

Inpassingsplan

Provinciaal inpassingsplan

Zeetoegang IJmond (ontwerp

versie 2.0

Toelichting

Documenttitel: Inpassingsplan Provinciaal inpassingsplan Zeetoegang IJmond (ontwerp
versie 2.0
Toelichting

Status: Ontwerp

Datum: 29 januari 2014

Projectnaam: Planstudie Zeetoegang IJmond fase 2

Projectnummer: BB1189-104-115

Opdrachtgever: Rijkswaterstaat

Referentie: MD-AF20140139

Auteur(s): Jurryt Jannink Bsc, mr. Yarno Muggen

Collegiale toets: mr. Annette Zebel-Vaudo

Datum/paraaf toets:

Vrijgegeven door: ir. Bart Zwaan

Datum/paraaf vrijgave:

Provinciaal inpassingsplan Zeetoegang IJmond (ontwerp versie 2.0

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Vigerende bestemmingsplannen	8
1.3 Provinciaal inpassingsplan Zeetoegang IJmond	9
1.4 Startnotitie PIP Zeetoegang IJmond	10
1.5 Nut en noodzaak	11
1.5.1 Nut en noodzaak nieuwe zeesluis	11
1.5.2 Voorgeschiedenis	11
1.6 Milieueffectrapportage (m.e.r)	14
1.6.1 Waarom een milieueffectrapportage?	14
1.6.2 M.e.r.-procedure	14
1.6.3 Relatie MER - inpassingsplan	15
1.7 Crisis- en herstelwet	15
1.8 Leeswijzer	16
Hoofdstuk 2 Beschrijving van het plangebied	17
2.1 Ontstaansgeschiedenis	17
2.2 Huidige situatie	17
Hoofdstuk 3 Beleid	19
3.1 Rijk	20
3.1.1 Structuurvisie infrastructuur en ruimte (SVIR)	20
3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	21
3.2 Provincie Noord-Holland	22
3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040	22
3.2.2 Visie Noordzeekanaalgebied 2040	23
3.2.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS)	24
3.2.4 Economische agenda 2011-2015	25
3.2.5 Provinciaal milieubeleidsplan 2009-2013	25
3.2.6 Provinciale milieuverordening	26
3.3 Metropoolregio Amsterdam	27
3.3.1 Gebiedsagenda Noordwest Nederland (in ontwerp)	27
3.4 Gemeente Velsen	28
3.4.1 Structuurvisie Velsen 2015	28
3.4.2 Economische agenda 2011-2014	28
3.4.3 Ruimte voor wonen en werken in de IJmond (Waterlandakkoord)	29
3.4.4 Visie op Velsen 2025: Kennisrijk werken	29
3.4.5 Welstandsnota	30
Hoofdstuk 4 Beschrijving van het plan	31
4.1 Omvang en capaciteit	31
4.2 Varianten binnen het plan	32
4.3 Beeldkwaliteit	34
4.4 Toekomstig gebruik Noordersluis	35
4.5 Verplaatsing huidige functies sluseilanden	35
4.6 Wonen	37
4.7 Overige functies	37
Hoofdstuk 5 Omgevingseffecten	41
5.1 Inleiding	41
5.2 MER	41

5.2.1	Milieutoets	41
5.2.2	Uitgangspunten in het MER	42
5.2.3	Uitkomsten van het MER	42
5.3	Verkeer en vervoer	43
5.3.1	Onderzoek	43
5.3.2	Conclusies	45
5.4	Geluid	45
5.4.1	Beleid, wet- en regelgeving	45
5.4.2	Onderzoek	46
5.4.3	Conclusies	49
5.5	Luchtkwaliteit	50
5.5.1	Beleid, wet- en regelgeving	50
5.5.2	Onderzoek	51
5.5.3	Conclusies	52
5.6	Externe veiligheid	53
5.6.1	Beleid, wet- en regelgeving	53
5.6.2	Onderzoek	53
5.6.3	Verantwoording groepsrisico	54
5.6.4	Conclusies	55
5.7	Milieuzonering	56
5.7.1	Beleid, wet- en regelgeving	56
5.7.2	Onderzoek	57
5.8	Natuur	58
5.8.1	Beleid, wet- en regelgeving	58
5.8.2	Onderzoek	60
5.8.3	Conclusies	63
5.9	Bodem en waterbodem	64
5.9.1	Beleid, wet- en regelgeving	64
5.9.2	Onderzoek	64
5.9.3	Conclusies	65
5.10	Archeologie	65
5.10.1	Beleid, wet- en regelgeving	65
5.10.2	Onderzoek	67
5.10.3	Conclusies	68
5.11	Landschap en cultuurhistorie	68
5.11.1	Beleid, wet- en regelgeving	68
5.11.2	Onderzoek	69
5.11.3	Conclusies	71
5.12	Duurzaamheid	72
5.12.1	Beleid, wet- en regelgeving	72
5.12.2	Onderzoek	72
5.12.3	Aanbevelingen	73
5.13	Gezondheid	73
5.13.1	Beleid, wet- en regelgeving	73
5.13.2	Onderzoek	74
5.13.3	Conclusies	74
Hoofdstuk 6	Water	75
6.1	Beleid, wet- en regelgeving	75
6.2	Onderzoek	77
6.2.1	Waterkeringen	77
6.2.2	Grondwater	78
6.2.3	Oppervlaktewater	78
6.2.4	Zoutindringing oppervlaktewater	79
6.2.5	Maatregelen om zoutindringing te beperken en/of te voorkomen	79
6.2.6	Vismigratie	80
6.2.7	Watertoets	81
6.3	Conclusies	81

Hoofdstuk 7	Juridische planbeschrijving	83
7.1	Inleiding	83
7.2	Verbeelding	83
7.3	Planregels	83
7.3.1	Inleidende regels	83
7.3.2	Bestemmingsregels	84
7.3.3	Algemene bepalingen	87
7.3.4	Overgangs- en slotregels	88
7.3.5	Bijlagen	88
Hoofdstuk 8	Uitvoerbaarheid	89
8.1	Economische uitvoerbaarheid	89
8.1.1	Grondexploitatiewet (GREX)	89
8.1.2	Planschade	89
8.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	90
8.2.1	Terinzagelegging notitie R&D	90
8.2.2	Horen gemeenteraad Velsen	90
8.2.3	Overleg art. 3.1.1 Bro	90
8.2.4	Tervisielegging ontwerp inpassingsplan	91

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het Rijk, provincie Noord-Holland, gemeente Amsterdam en Havenbedrijf Amsterdam NV werken samen aan de bouw van een nieuwe, grote zeesluis in IJmuiden ter vervanging van de Noordersluis. De Noordersluis dient vervangen te worden omdat hij zijn technische levensduur heeft bereikt. De Provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam hebben daarbij de wens geuit de nieuwe zeesluis, met het oog op de schaalvergroting in de scheepvaart en het mogelijk maken van getijonafhankelijk schutten, ruimer te bemeten dan de huidige Noordersluis en eerder operationeel te laten zijn.¹ Naast de scheepvaartfunctie van de sluis dient deze als primaire waterkering voor een groot deel van Noordwest-Nederland.

De aanpassing van het sluizencomplex wordt planologisch mogelijk gemaakt in het provinciaal inpassingsplan Zeetoegang IJmond. Het milieueffectrapport (MER) beschrijft de effecten van het inpassingsplan op het milieu en heeft tot doel het milieubelang een volwaardige plaats binnen de besluitvorming te geven

In onderstaande figuur is het sluizencomplex weergegeven en is te zien hoe het sluizencomplex in zijn omgeving ligt (bebouwing van IJmuiden ten zuiden, industriegebied ten noorden en duingebieden ten westen).



Figuur 1.1: plangebied inpassingsplan Zeetoegang IJmond

In de toegang naar de havens van het Noordzeekanaalgebied speelt het sluizen-complex van IJmuiden een belangrijke rol. Het complex bestaat uit de Kleine- en Zuidersluis (in gebruik genomen in 1876), de Middensluis (in gebruik genomen in 1896), de Noordersluis (in gebruik genomen in 1929), de Spuisluizen en het Ge-maal. De Noordersluis is de grootste sluisolk van het complex. Hier kunnen schepen terecht met een maximale lengte van circa 325 m, een maximale breedte van 45 m of een maximum diepgang van 13,75 m (in zout water). Te diep stekende schepen worden buiten de sluizen -

aan de IJpalen - gelichter, waarna ze de Noordersluis wel kunnen passeren.

Lichtenen Averijhaven

In de Buitenhaven van IJmuiden bestaat de mogelijkheid om schepen te lichtenen aan de IJ-palen. Lichtenen is het gedeeltelijk overslaan van de lading van grote bulkcarriers in kleinere schepen (binnenvaartschepen en duwbakken), waardoor de bulkcarriers minder diep komen te liggen en verder kunnen varen naar Amsterdam.

In 2007 is vastgesteld dat lichtenen aan de IJ-palen onder bepaalde omstandigheden nautische complicaties oplevert. Tevens is vastgesteld dat de nautische veiligheid in de Buitenhaven als gevolg van lichtenen op de huidige locatie in de toekomst enkel zal afnemen. Om de nautische veiligheid in de Buitenhaven IJmuiden te verbeteren, is Rijkswaterstaat voornemens de lichterfaciliteit aan de IJ-palen met de bestaande vergunde lichter capaciteit (2 miljoen ton) te verplaatsen naar de insteekhaven op de locatie van het huidige baggerspeciedepot Averijhaven. Hiertoe wordt door de gemeente Velsen een bestemmingsplanprocedure doorlopen. Het voorontwerp bestemmingsplan 'Averijhaven' en het milieueffectrapport 'Lichtenen in Averijhaven' heeft van vrijdag 22 februari 2013 tot en met donderdag 4 april 2013 ter inzage gelegen. Het ontwerp-bestemmingsplan 'Averijhaven' zal naar verwachting in het eerste kwartaal van 2014 ter inzage worden gelegd.

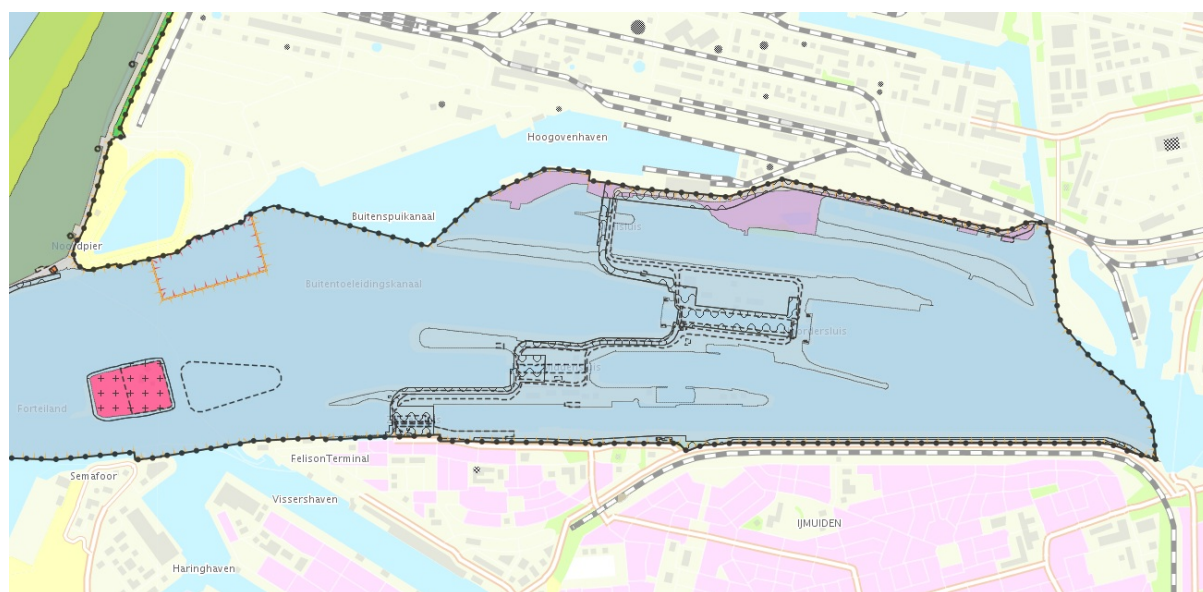
De verplaatste lichterfaciliteit in de Averijhaven wordt naar verwachting, vóór ingebruikname van de nieuwe sluis. De verplaatsing van de lichterfaciliteit (met de bestaande vergunde lichter capaciteit) is daarom in het MER Zeetoeegang IJmond meegenomen in de autonome ontwikkeling.

1.2 Vigerende bestemmingsplannen

Het plangebied ligt binnen het bestemmingsplan 'Zeezicht' van de gemeente Velsen. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 20 juni 2013

Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland hebben op 11 juli 2013 een reactieve aanwijzing gegeven op het vastgestelde bestemmingsplan. De reactieve aanwijzing richt zich tegen diverse onderdelen van het plan, maar niet tegen het sluisencomplex. De gemeente Velsen heeft beroep aangetekend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen de reactieve aanwijzing van Gedeputeerde Staten.

Op 26 november 2013 heeft de voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State een schorsingsverzoek toegewezen. Naar aanleiding hiervan heeft het bestemmingsplan Zeezicht rechtskracht met uitzondering van artikel 14.3 van de regels van dit bestemmingsplan.



Figuur 1.2: uitsnede bestemmingsplan Zeezicht

Het bestemmingsplan 'Zeezicht' vormt het planologisch kader voor het bestaande sluisencomplex. De realisatie van de nieuwe sluis en de wijziging van de waterkering is binnen de regels van dit bestemmingsplan niet mogelijk, omdat (voor een gedeelte van) het plangebied van de nieuwe zeesluis

en de te wijzigen waterkering, binnen de bestemmingen 'Water' en 'Water - sluizencomplex' alleen de huidige sluizen, vaarwegen, water en de daarbij behorende voorzieningen zijn toegestaan.

Om de nieuwe sluis en te wijzigen waterkering planologisch mogelijk te maken, zal een nieuw bestemmingsplan worden vastgesteld. Dit gebeurt in de vorm van een provinciaal inpassingsplan als bedoeld in artikel 3.26 Wro.

1.3 Provinciaal inpassingsplan Zeetoeegang IJmond

Een provinciaal inpassingsplan is een door de Provinciale Staten, op grond van artikel 3.26 Wet ruimtelijke ordening (Wro), vastgesteld ruimtelijk plan dat een samenhangend beeld beschrijft van de gewenste toekomstige ruimtelijke situatie van het plangebied.

Provinciaal belang

Een inpassingsplan kan alleen vastgesteld worden als en sprake is van een provinciaal belang en de betrokken gemeenteraden zijn gehoord. De realisatie van de nieuwe zeesluis is een provinciaal belang om de volgende redenen:

- De sluis is van economisch belang voor het gehele Noordzeekanaalgebied. De vergroting van de doorvoercapaciteit van de sluis levert een bijdrage aan de versterking van de internationale concurrentiepositie van de regio;
- Door de nieuwe zeesluis kunnen meer en grotere schepen de havens in het Noordzeekanaalgebied bereiken. De groei van de vervoersstroom van en naar het Noordzeekanaalgebied levert een bijdrage aan de vergroting van werkgelegenheid in regio;
- De provincie Noord-Holland is convenantpartner;
- De provincie Noord-Holland levert een financiële bijdrage aan de nieuwe sluis. Door de financiële bijdrage van de provincie kan een grotere sluis worden gerealiseerd en kan de nieuwe sluis eerder in gebruik worden genomen. De provincie wil daarmee de ontwikkeling van de regionale economie versneld een impuls geven;
- De omgevingseffecten van de nieuwe sluis reiken tot buiten de grenzen van de gemeente Velsen;
- Het project Zeetoeegang IJmond als provinciaal belang is opgenomen in de structuurvisie Noord-Holland 2040 (zie ook paragraaf 3.2.1);
- De provincie Noord-Holland is bezig met het opstellen van een toekomstvisie voor het gehele Noordzeekanaalgebied (zie ook paragraaf 3.2.2).
- Het provinciaal inpassingsplan kan tevens dienen als projectplan in de zin van de Waterwet. Het opstellen van een afzonderlijk projectplan - ten behoeve van de vergunningen in het kader van de Waterwet - is in dat geval niet nodig.

Horen gemeenteraad Velsen

In artikel 3.26 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening is bepaald dat gemeenteraden van de bij het inpassingsplan betrokken gronden, dienen te worden gehoord door de provincie. De provincie Noord-Holland heeft de gemeenteraad van Velsen op 14 maart 2013 de gelegenheid gegeven om een reactie te geven op het voornemen om een provinciaal inpassingsplan vast te stellen voor de nieuwe sluis. De gemeenteraad van Velsen heeft tijdens een bijeenkomst van de raadscommissie een mondelinge reactie en in een brief van 23 juli 2013 een schriftelijke reactie op het voornemen gegeven (zie paragraaf 8.2.2 voor een toelichting op de reactie van de gemeenteraad van Velsen).

Het college van Burgemeesters en Wethouders van de gemeente Velsen heeft in 2009 de Intentieverklaring Zeetoeegang IJmond met de provincie Noord-Holland, het Rijk en de gemeente Amsterdam ondertekend. In deze intentieverklaring is vermeld dat de gemeente Velsen zal meewerken aan het planologisch mogelijk maken van de nieuwe sluis (zie ook paragraaf 1.5.2).

Doel van het inpassingsplan

In het provinciaal inpassingsplan wordt geregeld welke functies in het plangebied zijn toegestaan en waar wat gebouwd mag worden. Vaste onderdelen van een inpassingsplan zijn de regels (voorschriften) voor het gebied, een verbeelding (plankaart) waarop de bestemmingen zijn aangegeven en een toelichting.

Het provinciaal inpassingsplan is een algemeen verbindend voorschrift met een looptijd van 10 jaar,

tenzij Provinciale Staten in het inpassingsplan een nadere bepaling opnemen waarin een kortere werkingsduur is vastgelegd (art. 3.26 lid 5 Wro). De regels die in het plan zijn opgenomen zijn dus juridisch bindend voor eenieder, zowel overheid zelf, als private partijen (bijvoorbeeld eigenaren en gebruikers van het plangebied).

Het provinciaal inpassingsplan vormt daarnaast het ruimtelijk toetsingskader bij het verlenen van omgevingsvergunningen voor onder andere het oprichten van gebouwen en bouwwerken ('bouwvergunning') en het uitvoeren van werken en werkzaamheden ('aanlegvergunning').

Gemeente Velsen

Het plangebied van het voorliggende inpassingsplan ligt geheel op het grondgebied van de gemeente Velsen. Op grond van artikel 3.26 lid 5 Wro, is de gemeenteraad van Velsen vanaf het moment waarop het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan ter inzage is gelegd, niet langer bevoegd tot vaststelling van een bestemmingsplan voor de gronden waarop het inpassingsplan betrekking heeft. De bedoelde bevoegdheid ontstaat weer tien jaar na vaststelling van het inpassingsplan, of op een eerder moment, als het inpassingsplan dat bepaalt.

GS bevoegd gezag omgevingsvergunningen

Gelet op het bepaalde in art. 3.26 lid 4 Wro blijft de gemeente blijft het bevoegde gezag voor het verlenen van omgevingsvergunningen die betrekking hebben op de gronden binnen het plangebied, tenzij in het inpassingsplan is bepaald dat gedeputeerde staten het bevoegde gezag vormen. In het vaststellingsbesluit bij dit inpassingsplan is bepaald dat Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland, gedurende de looptijd van het inpassingsplan (tien jaar), het bevoegde gezag zijn voor het verlenen van omgevingsvergunningen voor o.a. het bouwen, uitvoeren van werken en van werkzaamheden op de gronden binnen dit inpassingsplan.

Coördinatieregeling

Op dit inpassingsplan is de provinciale coördinatieregeling als bedoeld in artikel 3.33 Wro van toepassing. Het toepassen van de coördinatieregeling biedt Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland de mogelijkheid om de benodigde uitvoeringsbesluiten, inclusief omgevingsvergunningen van de Wabo, te coördineren met het vaststellingsbesluit van het inpassingsplan.

De besluiten worden gezamenlijk ter inzage gelegd. Daardoor kan er in één keer op alle gecoördineerde besluiten worden gereageerd. Er is beroep mogelijk bij één instantie (anders meerdere instanties), namelijk de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. De Afdeling Bestuursrechtspraak behandelt de besluiten als één besluit.

1.4 Startnotitie PIP Zeetoegang IJmond

Op 24 september 2012 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland de Startnotitie inpassingsplan (PIP) Zeetoegang IJmond vastgesteld. Deze startnotitie bevat het voornemen van de provincie Noord-Holland tot het opstellen van een provinciaal inpassingsplan voor de bouw van een nieuwe grote zeesluis in IJmuiden.

In de Startnotitie inpassingsplan (PIP) Zeetoegang IJmond zijn de voorgeschiedenis, beleidsuitgangspunten, de opzet en inhoud van het inpassingsplan, de procedure voor vaststelling, de wijze waarop partijen bij de totstandkoming worden betrokken (participatie) en communicatie gedurende het proces beschreven.

De Startnotitie inpassingsplan (PIP) Zeetoegang IJmond heeft samen met de notitie Reikwijdte en Detailniveau MER Inpassingsplan Zeetoegang IJmond van 4 oktober tot en met 14 november 2012 ter inzage gelegen waarbij eenieder in de gelegenheid is gesteld om een reactie in te dienen. De ingediende reacties zijn meegenomen bij het opstellen van het inpassingsplan.

De Startnotitie inpassingsplan (PIP) Zeetoegang IJmond is opgenomen in bijlage 1 van de toelichting.

1.5 Nut en noodzaak

In deze paragraaf is samenvatting van nut- en noodzaak en de voorgeschiedenis van de planvorming van de nieuwe zeesluis weergegeven. Een uitgebreide beschrijving van de voorgeschiedenis is opgenomen in paragrafen 1.3 en 1.4 van het MER (bijlage 2 van de toelichting van het inpassingsplan).

1.5.1 Nut en noodzaak nieuwe zeesluis

Het Noordzeekanaal heeft zich sinds de ingebruikname in 1876 ontwikkeld tot de ruggengraat van het Noordzeekanaalgebied, een economisch belangrijk havenindustriële complex in het noorden van de Randstad. Daarnaast heeft het ook een woon, recreatie en natuurfunctie. In het bijzonder door de directe verbinding met de Noordzee heeft zich op verschillende plaatsen havengebonden en havengerelateerde industrie ontwikkeld. Het zwaartepunt van deze industrie bevindt zich in Amsterdam (Westpoort).

In de toegang naar de havens van het Noordzeekanaalgebied speelt het sluizen-complex van IJmuiden een belangrijke rol. Het complex bestaat uit de Kleine- en Zuidersluis (in gebruik genomen in 1876), de Middensluis (in gebruik genomen in 1896), de Noordersluis (in gebruik genomen in 1929), de Spuisluizen en het Ge-maal. De Noordersluis is de grootste sluiskolk van het complex. Hier kunnen schepen terecht met een maximale lengte van circa 325 m, een maximale breedte van 45 m of een maximum diepgang van 13,75 m (in zout water). Te diep stekende schepen worden buiten de sluizen - aan de IJpalen - gelichter, waarna ze de Noordersluis wel kunnen passeren.

Noordersluis aan het einde van de levensduur

De Noordersluis loopt rond 2029 tegen het eind van zijn technische levensduur aan en is - ook om voor de lange termijn een stabiele zeewering te kunnen borgen - aan grondige renovatie of vervanging toe. Een grondige renovatie of vervanging op de huidige plek van de Noordersluis waarbij deze enkele jaren dicht zou moeten is vanwege de negatieve economische effecten niet acceptabel.

Het project Zeetoegang IJmond heeft - naast het vervangen van de Noordersluis, omdat deze aan het eind is van zijn technische levensduur - de volgende doelen:

Accommodatie van de schaalvergroting

Wil de Amsterdamse havenregio toegang kunnen blijven bieden aan de internationale handel, dan is een eerdere en grotere ("toekomst vaste") sluis die past bij de eisen en maatvoering van de moderne scheepvaart noodzakelijk.

Om ruimte te bieden aan de steeds groter wordende zeeschepen, wordt de nieuwe sluis groter en tien jaar eerder aangelegd. De nieuwe grote zeesluis zorgt voor een vlotte en veilige bereikbaarheid van de havens en bedrijven aan het Noordzeekanaal. Naar verwachting is de sluis in 2019 gereed.

Mogelijk maken getijonafhankelijk schutten

De nieuwe sluis dient onafhankelijk van het getij gepasseerd te kunnen worden door de schepen. Dit betekent dat de sluis niet alleen bij vloed, maar ook bij eb moet kunnen schutten.

Waarborgen hoogwaterkeringsfunctie

Het sluizencomplex in IJmuiden maakt deel uit van de primaire waterkering langs de Nederlandse kust. De kerende functie van het sluizencomplex in het algemeen en de nieuwe sluis in het bijzonder, dient te allen tijde gewaarborgd te blijven.

1.5.2 Voorgeschiedenis

MIRT-verkenning (2007/2008) geeft noodzaak tot nieuwe sluis

Uit de MIRT Verkenning Zeetoegang IJmond die Rijkswaterstaat in de periode november 2007 – oktober 2008 heeft uitgevoerd komt als hoofdconclusie naar voren dat de aanleg van een nieuwe zeesluis de meest complete maatregel is om de economische ontwikkeling in het Noordzeekanaalgebied mogelijk te maken en knelpunten rond de zeetoegang aan te pakken. Een tweede conclusie is dat medio 2030 de Noordersluis om technische redenen toe is aan een grondige renovatie of vervanging om de

zeehavens van het Noordzeekanaalgebied bereikbaar te houden.

Convenant planstudie fase Zeetoegang IJmond (2009)

Eind 2009 hebben het Rijk, de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam de gezamenlijke uitgangspunten voor de bouw van een zeesluis bij IJmuiden vastgelegd in het 'Convenant planstudiefase Zeetoegang IJmond' (2009). Ook ondertekenden de convenantpartijen een intentieverklaring met de gemeente Velsen. De Provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam hebben de wens geuit de nieuwe zeesluis, met het oog op de potentiële groei en schaalvergroting in de scheepvaart, ruimer te bemeten dan de huidige Noordersluis (400 meter lang, 50 meter breed en 15 meter diep) en eerder operationeel te laten zijn.

Daarnaast is een Intentieverklaring Zeetoegang IJmond ondertekend door deze partijen, aangevuld met de gemeente Velsen met als doel dat partijen meewerken aan de procedures om de nieuwe sluis ruimtelijk inpasbaar te maken.

Naar aanleiding van het convenant is de Planstudie Zeetoegang IJmond opgestart. De planstudie heeft tot doel beslisinformatie te genereren over de scope, kosten, tijd en risico's van sluisvarianten voor de aanleg van een nieuwe zeesluis ter vervanging van de bestaande Noordersluis. In het kader van de planstudie is een zogenaamde simulatiestudie uitgevoerd voor de beoordeling van de nautische veiligheid van de nieuw te bouwen zeesluis in het sluizencomplex. De belangrijkste conclusies uit deze simulatiestudie zijn dat de bestaande infrastructuur geschikt is voor het middensegment containerschepen. Een tweede conclusie is dat de locatie voor de nieuwe sluis ten noorden van de Noordersluis als niet bereikbaar wordt ervaren; zowel vanuit het westen als oosten is de lengte om op te lijnen van de schepen veel te kort. Op basis van de simulatiestudie is vastgesteld dat de vervanging van de Noordersluis kan plaatsvinden op een locatie gelegen tussen de Middensluis en Noordersluis.

Planstudie fase 1

In de eerste fase van de MIRT planstudie naar de uitbreiding van de zeetoegang IJmond is de (technische) haalbaarheid van een nieuw te bouwen sluis onderzocht en is een MKBA en een milieutoets opgesteld. In deze fase zijn drie varianten qua afmetingen van de nieuw aan te leggen sluiskolk onderzocht. Er is gekeken naar de breedtes 60, 65 en 70 meter en een diepte van -17 of -18 m NAP. De drie varianten blijken technisch haalbaar en nautisch inpasbaar te zijn door verruimingsmaatregelen te treffen. De varianten zijn geschikt om veilig en vlot te passeren en voldoen aan de beschikbaarheids-eis. Ten aanzien van de capaciteit van het sluizencomplex is geconcludeerd dat vervanging van de bestaande Noordersluis door een sluis met een lengte van 500 m en een diepte van 18 m en een minimale breedte van 60 m geschikt is om een maximale ladingstroom van 125 miljoen ton per jaar te accommoderen. Het verschil in sluisbreedte speelt een rol in de ontwikkeling van het ladingpotentieel voor de havens van het Noordzeekanaalgebied. Gezien de continue schaalvergroting van cruise-, bulk- en containerschepen zullen op de lange termijn verschillen tussen een 60 en 70 m brede sluis in het type en aantal schepen gaan ontstaan en zal naar verwachting een 60 m brede sluis de groei van de ladingstroom naar Amsterdam afremmen. Om deze reden heeft een 60 m variant niet de voorkeur.

De MKBA laat zien dat een sluis met een breedte van 65 m uitgevoerd met roldeuren binnen het in het convenant vastgestelde budget kan worden gerealiseerd. Gezien de bandbreedte kan de markt in een aanbesteding uitgedaagd worden om ook een sluis met een maximale breedte van 70m bedrijfseconomisch binnen het taakstellend budget te offereen/realiseren.

Ter onderbouwing van de besluitvorming voor de eerste fase van de planstudie zijn ook de milieueffecten van het Projectalternatief met een groei van ladingstromen tot de maximale capaciteit van het sluizencomplex (125 miljoen ton), in een zogenaamde 'milieutoets' in kaart gebracht. De verschillende breedtevarianten bleken, behoudens de aspecten bodem en landschap, geen onderscheidend effect te hebben op het milieu. Conclusie van de milieutoets was dat de aanleg van een nieuwe, grotere sluis en de effecten van verkeer en vervoer als gevolg van de nieuwe sluis inpasbaar zijn binnen de milieuwet- en regelgeving.

Voorkeursbeslissing

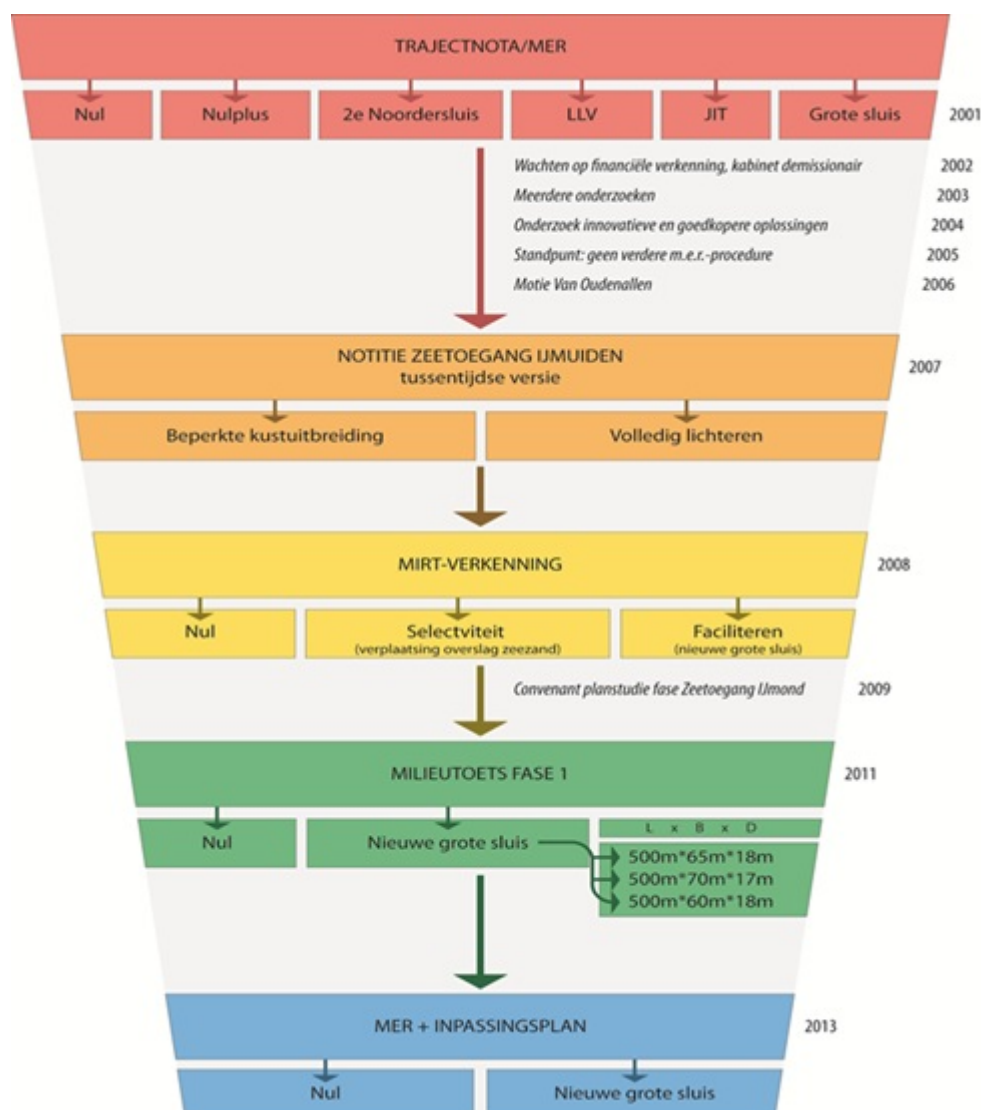
In 2012 wordt op basis van bovengenoemde resultaten uit fase 1 van de planstudie een zogenaamde

voorkeursbeslissing genomen door de Minister van Infrastructuur en Milieu waarbij ook de gemaakte afspraken zoals vastgelegd in het convenant van 2009 worden bevestigd. Mede op grond van de inschattingen van de marktomstandigheden en de uitkomsten van genoemde onderzoeken wordt een zeesluis van 500 meter lang, 65 meter breed en 18 meter diep inclusief de aan de versnelde aanleg verbonden kosten binnen het taakstellend budget realiseerbaar geacht.

Planstudie fase 2: MER en provinciaal inpassingsplan

In deze fase wordt een vervolg gegeven aan de planstudie door het opstellen van een MER, waarin de de effecten van het projectalternatief voor de nieuwe sluis op het milieu in beeld zijn gebracht en de effecten van verschillende varianten onderling zijn vergeleken en beoordeeld. Daarnaast wordt in deze fase een provinciaal inpassingsplan opgesteld, waarin de nieuwe sluis planologisch mogelijk wordt gemaakt.

Het projectalternatief dat in planstudie fase 2 is uitgewerkt bestaat uit een zeesluis met een maximale omvang van 545 meter lengte, een breedte van 70 meter en 18 meter diep, past binnen het sluisencomplex op de beoogde locatie tussen de Noordersluis en de Middensluis. In de nadere uitwerking van het projectalternatief zijn van enkele uitvoeringsvarianten opgenomen.



Figuur 1.4: Hoofddijnen onderzochte alternatieven en gemaakte keuzes vanaf de Trajectnota/MER van 2001 tot en met de voorkeursbeslissing van 2012.

1.6 Milieueffectrapportage (m.e.r.)

1.6.1 Waarom een milieueffectrapportage?

Een milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel bij de besluitvorming over grote projecten/ingrepen. Het doel hiervan is het streven om het milieubelang, naast alle andere belangen, een volwaardige rol in de besluitvorming te laten spelen. De procedure van m.e.r. is wettelijk geregeld in de Wet milieubeheer en diverse uitvoeringsbesluiten (o.a. het Besluit-m.e.r.).

In het milieueffectrapport (MER) worden op een samenhangende, objectieve en systematische wijze de milieueffecten beschreven die naar verwachting zullen optreden als gevolg van de aanleg en het gebruik van een nieuwe zeesluis in IJmuiden. Het MER Zeetoegang IJmond vormt een gecombineerde plan- en project-MER.

Het MER is opgenomen in bijlage 2 tot en met 13 van de toelichting van dit inpassingsplan.

Op grond van het Besluit-milieueffectrapportage (onderdeel C: C3 en onderdeel D: D3.1 en D3.2) dient voor een inpassingsplan dat de wijziging van een binnenvaarweg voor schepen met een laadvermogen van meer dan 900 ton (D3.1) of wijziging van een werk ter beperkingen van overstromingen (D3.2) mogelijk maakt, de project m.e.r.-procedure doorlopen te worden.

Daarnaast dient een plan-m.e.r.-procedure te worden doorlopen, indien voor de in het plan opgenomen activiteiten een passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 nodig is. Voor de nieuwe sluis dient een passende beoordeling (en daarmee dus tevens een plan-MER) te worden uitgevoerd, omdat (significant) negatieve effecten van de nieuwe sluis op Natura 2000-gebieden in de omgeving niet op voorhand kunnen worden uitgesloten (zie paragraaf 5.8 voor een toelichting op de passende beoordeling).

Bevoegd gezag

Het bevoegde gezag in de m.e.r.-procedure is het bestuursorgaan dat bevoegd is tot het voorbereiden dan wel vaststellen van het betreffende m.e.r.-plichtige plan of besluit. Voor de m.e.r.-procedure Zeetoegang IJmond is provinciale staten van Noord-Holland het bevoegde gezag, omdat deze het inpassingsplan (het m.e.r.-plichtige besluit) zal vaststellen.

1.6.2 M.e.r.-procedure

Milieutoets

De planstudie is opgedeeld in twee fasen. In 2012 zijn in fase 1 is de technische haalbaarheid onderzocht, een MKBA opgesteld en een milieutoets uitgevoerd. In de Milieutoets, die is onderzoek gedaan naar de beschikbare milieuruimte in het havengebied en de IJmond. Op basis van de uitkomsten van de milieutoets en het toetsingadvies van de Commissie m.e.r. wordt voor die thema's, die gepaard gaan met effecten naar de woon- en leefomgeving, een nadere uitwerking gegeven in het MER.

Kennisgeving en Notitie reikwijdte en detailniveau

Op 4 oktober 2012 heeft de provincie Noord-Holland, overeenkomstig het Besluit-m.e.r., het voornemen tot opstellen van een provinciaal inpassingsplan voor de bouw van een nieuwe zeesluis in IJmuiden gepubliceerd. Van 4 oktober tot en met 14 november 2012 hebben de notitie Reikwijdte en Detailniveau MER Inpassingsplan Zeetoegang IJmond en de startnotitie provinciaal inpassingsplan (PIP) Zeetoegang IJmond ter inzage gelegen.

Tijdens deze periode kon een ieder een inspraakreactie indienen. De ingediende reacties zijn meegenomen bij het opstellen van het MER en het inpassingsplan.

Raadplegen betrokken bestuursorganen

De provincie Noord-Holland heeft betrokken bestuurlijke instanties advies gevraagd over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Dit zijn organisaties die zijn betrokken bij het overleg in de planprocedure voor het inpassingsplan, bijvoorbeeld: buurgemeenten (Velsen, Beverwijk), de Milieudienst IJmond, de waterschappen en de Rijksdienst voor het Cultureel erfgoed.

De commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) heeft over de milieutoets die is uitgevoerd in fase 1 van de planstudie een toetsingsadvies uitgebracht. Dit advies wordt door de

provincie beschouwd als aanbevelingen over de reikwijdte en detailniveau voor het MER. Daarnaast heeft de Commissie m.e.r. (informeel) aanbevelingen gegeven op de concept NRD.

Publicatie en zienswijzen

De provincie Noord-Holland heeft het MER samen met het ontwerp inpassingsplan ter inzage gelegd. Tijdens de terinzagelegging is eenieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze op het MER en een zienswijze op het ontwerp inpassingsplan in te dienen.

Advies landelijke Commissie m.e.r

In het kader m.e.r.-procedure dient het bevoegd gezag (de provincie Noord-Holland) advies in te winnen over het MER bij de landelijke onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.). Daartoe wordt het MER op het moment dat de stukken ter inzage worden gelegd aan de Commissie m.e.r. verstrekt (bij de terinzagelegging van het ontwerp inpassingsplan). De beschikbare termijn voor de advisering door de Commissie m.e.r. is gelijk aan de termijn voor het indienen van zienswijzen op het ontwerp-inpassingsplan en het indienen van zienswijzen op het MER.

1.6.3 Relatie MER - inpassingsplan

Het MER is in feite een onderdeel (bijlage) van de toelichting van het inpassingsplan. Het MER is daarbij niet separaat vatbaar voor beroep. Het vastgestelde inpassingsplan, in het kader waarvan het MER is gemaakt, is uiteraard wel vatbaar voor beroep. In dat kader zal de inhoud van het MER aan de orde kunnen komen, indien belanghebbenden bijvoorbeeld van oordeel zijn dat het MER onjuistheden bevat.

1.7 Crisis- en herstelwet

Het voorliggende inpassingsplan valt onder de werking van de Crisis- en herstelwet. De Crisis- en herstelwet heeft tot doel de werkgelegenheid in onder meer de bouwsector op korte termijn te behouden. De Crisis- en herstelwet bevat daarvoor onder meer een aantal tijdelijke en permanente maatregelen, waarmee procedures voor ruimtelijke initiatieven sneller en eenvoudiger verlopen. Volgens artikel 1.1 van de Crisis- en herstelwet zijn de bepalingen uit de wet van toepassing op een bestemmingsplan (hieronder worden in de wet ook inpassingsplannen verstaan) dat is bedoeld voor de ontwikkeling of verwezenlijking van de in bijlage I en bijlage II bij de wet bedoelde categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten.

De realisatie van de nieuwe zeesluis is een infrastructureel project als bedoeld in bijlage I van de Crisis- en herstelwet (categorie 7.3: aanleg of wijziging van waterstaatswerken als bedoeld in artikel 5.4, eerste lid, van de Waterwet). De bepalingen uit de Crisis- en herstelwet zijn dan ook van toepassing op het voorliggende inpassingsplan.

Gevolgen bezwaar en beroep

De Crisis- en herstelwet heeft voornamelijk gevolgen voor de mogelijkheden voor bezwaar en beroep tegen het voorliggende inpassingsplan. De volgende bepalingen uit de Crisis- en herstelwet zijn voor dit inpassingsplan relevant:

- De bestuursrechter kan het besluit in een beroepsprocedure in stand laten, ook al is er een klein foutje in het genomen besluit geslopen. Voorwaarde is wel dat dit de belanghebbenden niet benadeelt;
- De bestuursrechter (Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State) moet sneller uitspraak doen in een beroepsprocedure tegen dit inpassingsplan: binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn.

Wijziging Crisis- en herstelwet (2013)

Vanaf 25 april 2013 is de Crisis- en herstelwet op een aantal onderdelen gewijzigd. De relevante wijzigingen in de Chw voor het provinciaal inpassingsplan zijn:

- De Chw is permanent gemaakt door het schrappen van de vervaldatum;
- Het artikel over de inperking beroepsrecht decentrale overheden is aangepast. Decentrale overheden kunnen nu weer beroep instellen tegen besluiten in het kader van de Chw van andere decentrale overheden.

1.8 Leeswijzer

In het volgend hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van het ontstaan en het huidige gebruik van het plangebied. In hoofdstuk 3 worden het beleidskader van het Rijk, de provincie en de gemeente uiteen gezet. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 het plan voor de nieuwe zeesluis beschreven. In hoofdstuk 5 worden de toetsing van omgevingseffecten in het MER en de borging daarvan in het inpassingsplan beschreven. In hoofdstuk 6 volgt de waterparagraaf. Hoofdstuk 7 beschrijft de juridische opzet waarbij de plankaart en planregels worden besproken. Tot slot volgt in hoofdstuk 8 een beschrijving van de uitvoerbaarheid van het plan en de resultaten van de inspraak en overleg.

Hoofdstuk 2 Beschrijving van het plangebied

Het Noordzeekanaalgebied strekt zich uit van de IJgeul tot de Oranjesluizen bij Amsterdam. Centraal in het gebied ligt het Noordzeekanaal, dat de havens van het Noordzeekanaalgebied (NZKG) een directe verbinding met de Noordzee biedt. Vanaf de Noordzee kunnen schepen het Noordzeekanaal bereiken via de IJgeul en het ze sluizencomplex in IJmuiden.

Het sluizencomplex van IJmuiden bestaat uit de Zuidersluis uit 1876, de Middensluis uit 1896, de Noordersluis uit 1929, het gemaal en de spuisluizen. Het gehele complex heeft een waterkerende functie. Bij de Zuidersluis ligt tevens een kleine sluis voor de recreatievaart.

2.1 Ontstaansgeschiedenis

Het sluizencomplex weerspiegelt een periode van 145 jaar sluizenbouw, waar nu weer een nieuwe moderne laag aan wordt toegevoegd. De sluizen zijn door de bouw in verschillende perioden (1850-1965) verschillend van karakter, afmeting en materiaal. Iedere sluis vertelt een eigen verhaal.

De sluizen zijn uitgegraven in de duinen. De graafwerkzaamheden voor de Zuidersluis werden in het voorjaar van 1871 voltooid en de sluizen in het najaar van 1872. De muren van de sluis waren gemetseld, de vloeddeuren van smeedijzer en de ebdeuren van grenenhout. Na de officiële opening werd al snel duidelijk dat de Zuidersluis te krap bemeten was. Schepen met een lengte van 150 meter en meer kwamen in de vaart en deze pasten niet in de Zuidersluis. In 1887 had men al aan particulieren de mogelijkheid geopperd om kosteloos zand weg te halen op de plaats van de toekomstige sluis. Om de schepen niet teveel bloot te stellen aan een zware zeedeining werd de sluis 470 meter meer landinwaarts aangelegd, ten noordoosten van de Zuidersluis. Een dikke bodem van 2,5 meter beton werd gestort in het najaar van 1891. Na het uitharden, kon in mei 1892 het metselen van de sluis muren starten. De sluis was tot de opening van de sluizen van het Panamakanaal in 1913 de grootste ter wereld.

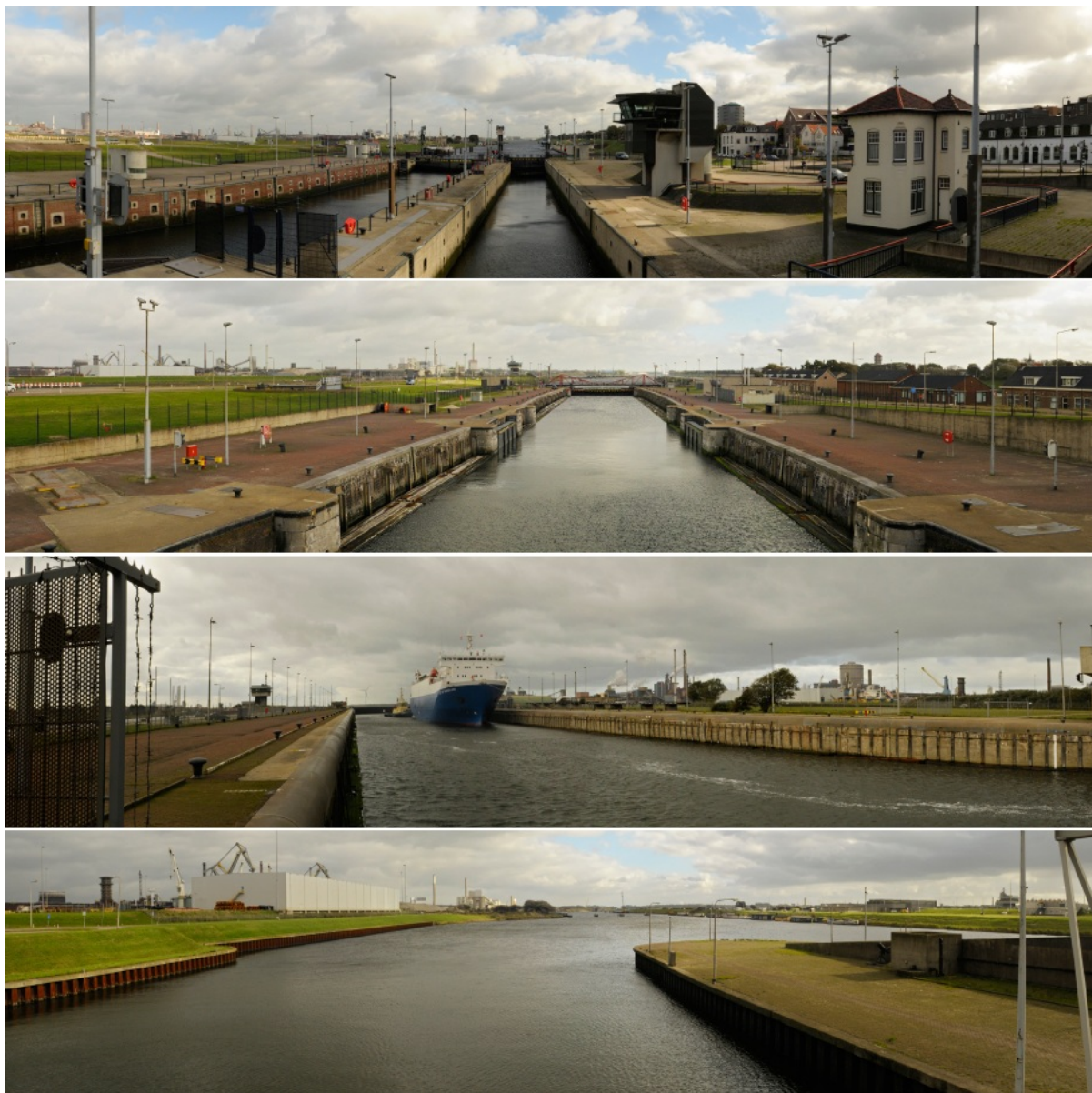
De Middensluis voldeed al spoedig ook niet meer aan de eisen van de moderne scheepvaart, met zijn steeds groter wordende schepen. Vanaf 1909 werd al gezocht naar oplossingen om voor grotere schepen de vaart naar Amsterdam mogelijk te maken. In 1921 werd besloten tot de bouw van de Noordersluis, welke in 1929 gereed kwam. Dit was toen – wederom - de grootste schutsluis ter wereld met een afmeting van 400 meter lang, 50 meter breed en 15 meter diep. Het buitenfront van deze sluis kwam weer 580 meter verder landinwaarts te liggen, mede om de toegang tot de haven van de Hoogovens niet te hinderen. Pas vanaf 1960 kon de sluis optimaal worden gebruikt nadat het Noordzeekanaal was verdiept en verbreed.

2.2 Huidige situatie

Het sluizencomplex bij IJmuiden, dat de primaire verbindende waterkering is met het Noordzeekanaal, bestaat uit een viertal schutsluizen, een gemaal en een spuisluis. De vier schutsluizen zijn verschillend van afmetingen en dienen voor het schutten van schepen van de Noordzee naar het Noordzeekanaal en vice versa. De spuisluis loost onder natuurlijk verval op de Buitenhaven. Dit gebeurt alleen tijdens laag water. Naast spuien is er de mogelijkheid om te malen met een maximale pompcapaciteit van 260 m³/s.

Het sluizencomplex wordt in het noorden begrensd door industrieterrein en in het zuiden door de bebouwing van IJmuiden. De sluizen liggen versprongen naast elkaar van oud naar jong. Op de landtongen zijn allerlei sluisgerelateerde functies geherbergd.

Naast sluisgerelateerde functies zijn binnen het sluiscomplex ook bedrijfswoningen, woonarken en faciliteiten voor verenigingen aanwezig (zie paragrafen 4.6 en 4.7 voor een verdere toelichting op de overige functies op het sluizencomplex).



Figuur 2.1: Impressie van Zuider- en Kleine Sluis, Middensluis, Noordersluis en Spuisluis

Omgeving

Aan de zuidzijde grenst het sluizencomplex aan het stedelijk gebied van IJmuiden. Direct langs het Noordzeekanaal ligt de Kanaaldijk. Vanaf deze weg is er over grote lengte vrij uitzicht op het Noordzeekanaal en het sluizencomplex. Tussen de Kanaaldijk en de bebouwing van IJmuiden is weinig opgaande begroeiing aanwezig. Vanaf het sluizencomplex is het stedelijk front van IJmuiden hierdoor duidelijk zichtbaar.

De noordzijde heeft een sterk industrieel karakter. Hier ligt onder andere het 750 ha grote industriecomplex van Tata Steel. Hoge bedrijfsgebouwen en fabriekspijpen domineren het beeld.

Functies op de sluseilanden

Op het sluizencomplex zijn diverse functies aanwezig. Naast sluisgerelateerde functies komen op de sluseilanden ook diverse watergerelateerde functies en woonfuncties voor.

Ten westen van de sluis liggen in het Noordzeekanaal een historisch fort(eiland) en een zanddepot (zie paragraaf 4.7 voor een verdere toelichting op het forteiland en het zanddepot).

Nabij het plangebied liggen de Natura 2000-gebieden Kennemerland-Zuid en Noordhollands Duinreservaat.

Hoofdstuk 3 Beleid

De ontwikkelingen die in het voorliggende provinciaal inpassingsplan mogelijk worden gemaakt dienen aan te sluiten bij de voor het plan en het plangebied relevante beleid, wet en regelgeving. In dit hoofdstuk wordt de toetsing van het plan aan het ruimtelijk/planologisch beleid van het rijk, de provincie Noord-Holland, de Metropoolregio Amsterdam en de gemeente Velsen beschreven. De toetsing van het plan aan het sectorale beleid voor diverse (milieu)aspecten wordt behandeld in de beschrijving van de omgevingseffecten in hoofdstuk 5.

In onderstaande tabel is aangegeven aan welk beleid, wet- en regelgeving het plan is getoetst:

Beleid, wet- en/of regelgeving	paragraaf
<i>Europa</i>	
Kaderrichtlijn Water	6.1
<i>Rijk</i>	
Algemene wet bestuursrecht (Awb)	1.7
Beheer -en ontwikkelplan voor de rijkswateren	6.1
Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	3.1
Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)	5.6
Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)	5.6
Besluit milieueffectrapportage	1.6
Besluit ruimtelijke ordening (Bro)	8.1
Brochure Bedrijven en milieuzonering (VNG-brochure)	5.7
Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS)	5.6
Crisis- en herstelwet	1.7
Drinkwaterwet	6.1
Flora- en faunawet	5.8
Gewijzigde monumentenwet 1988 (archeologie, cultuurhistorie)	5.10, 5.11
Grondexploitatiewet (GREX)	8.1
Nationaal Waterplan	6.1
Natuurbeschermingswet 1998 (Natura 2000, EHS)	5.8
Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007	5.5
Structuurvisie Infrastructuur en milieu (SVIR)	3.1
Waterwet	6.1
Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)	1.3, 5.7
Wet bodembescherming (Wbb)	5.9
Wet geluidhinder	5.4
Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 5.2 (luchtkwaliteit).	5.5
Wet ruimtelijke ordening (Wro)	1.3
<i>Provincie Noord-Holland</i>	
Actieplan geluid	5.4
Beleidsregel compensatie natuur en recreatie	5.8
Landschapsverordening Noord-Holland 2005	5.11
Leidraad landschap en cultuurhistorie	5.11
Nota Natuurbeleid 2005 "Noord-Holland Natuurlijk"	5.8
Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013	3.2
Provinciale Milieuverordening	3.2
Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (PRVS)	3.2
Structuurvisie Noord-Holland 2040	3.2
Visie Noordzeekanaalgebied 204 (NZKG)	3.2
Waterplan Noord-Holland 2010-2015	6.1
<i>Metropoolregio Amsterdam</i>	
Discussiedocument De kracht van het landschap 2013	5.11
Gebiedsagenda Noordwest Nederland	3.3
Visie Noordzeekanaalgebied 2040 (NZKG)	3.2
<i>Gemeente Velsen</i>	
Bestemmingsplan Averijhaven (ontwerp)	1.1
Bestemmingsplan Zeezicht	1.2

Bodemagenda Velsen 2011-2016	5.9
Economische agenda 2011-2014	3.4
Visie op Velsen 2025: Kennisrijk werken	3.4
Landschapsbeleid	5.11
Lokaal verkeer en vervoerplan	5.3
Monumentenverordening	5.11
Stad van zon, zee en wind (duurzaamheid)	5.12
Structuurvisie Velsen 2015	3.4
Visie luchtkwaliteit IJmond 2012-2016	5.5
Waterlandakkoord	3.4
Welstandnota gemeente Velsen	3.4
<i>Waterschappen</i>	
Beheerplan Hoogheemraadschap van Rijnland	6.1
Waterbeheerplan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht	6.1
Waterbeheerplan Hoogheemraadschap Noord-Hollands Noorderkwartier	6.1

3.1 Rijk

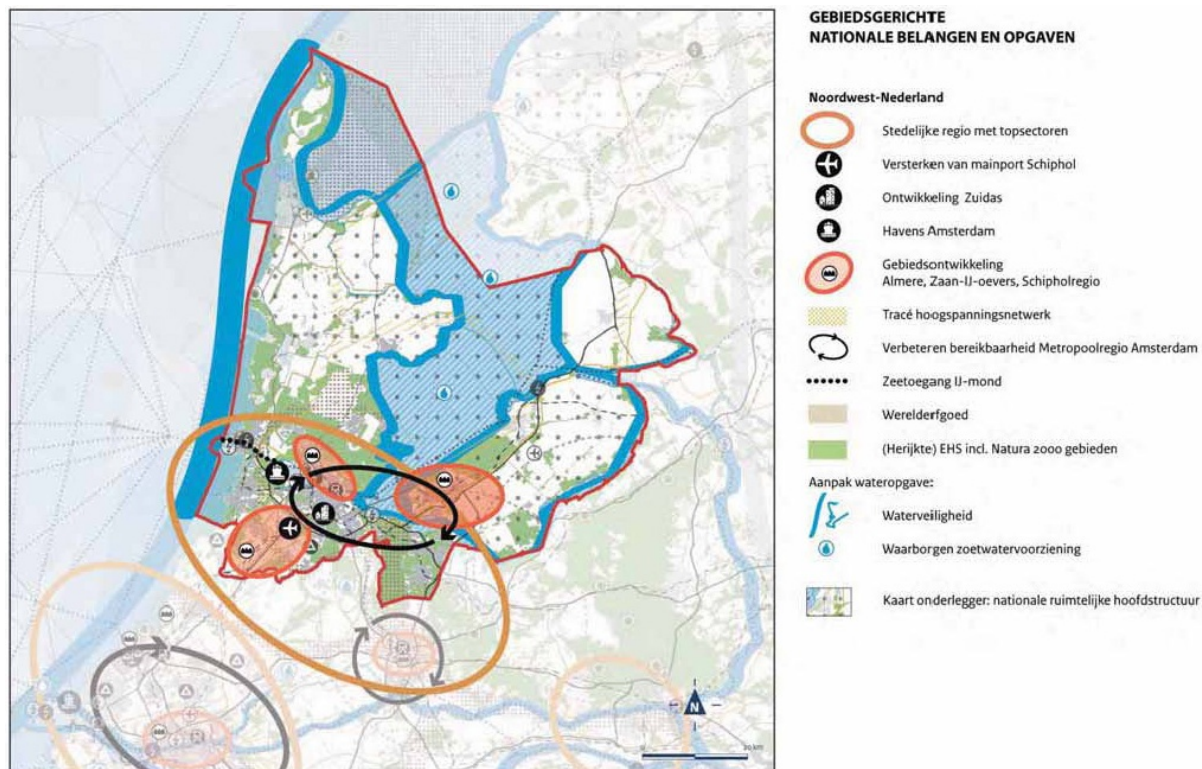
3.1.1 Structuurvisie infrastructuuren ruimte (SVIR)

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 13 maart 2012 de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) met bijbehorende stukken vastgesteld. In deze visie is de Zeetoegang IJmond benoemd als 'opgave van nationaal belang'. De realisatie van de nieuwe zeesluis vormt hier een onderdeel van, op blz. 71 is te lezen; *“Het voor de lange termijn behouden van een adequate zeetoegang van de IJmond (Zeesluis IJmuiden)”*.

De nieuwe zeesluis draagt bij aan de realisatie van de opgave van nationaal belang als bedoeld in de SVIR. Het inpassingsplan is daarmee in lijn met de structuurvisie.

In het hoofdstuk 'Ruimte voor waterveiligheid' wordt aangegeven dat bij ruimtelijke plannen rekening dient te worden gehouden met waterhuishoudkundige eisen op korte én lange termijn.

In deze structuurvisie is eveneens aangegeven dat het Rijk en de regio voor 2015 zullen komen met een integrale visie op het Noordzeekanaalgebied (NZKG). In de visie NZKG zullen alle belangen waaronder economie en cultureel erfgoed worden afgewogen.



figuur 3.1 gebiedsgerichte kaart Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (Bron: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte)

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De inwerkingtreding van de Wro op 1 juli 2008 heeft gevolgen voor de doorwerking van het nationale ruimtelijke beleid. Totdat de Wro in werking was getreden werd het geldende rijksbeleid vastgelegd in Planologische Kernbeslissingen (PKB's). Sinds 1 juli 2008 zijn deze documenten alleen nog bindend voor het rijk en niet meer voor andere overheden. Het rijk kiest ervoor om het deel van het ruimtelijk beleid dat bedoeld is bindend te zijn voor andere overheden, ook onder de Wro te borgen. De Wro geeft daarvoor het rijk de beschikking over het instrument Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB).

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is de AMvB die het inhoudelijke beleidskader van de rijksoverheid vormt voor bestemmingsplannen (daaronder worden ook provinciale inpassingsplannen verstaan). Dat betekent dat het Barro regels geeft over bestemmingen en het gebruik van gronden en zich primair richt tot de gemeente. Daarnaast kan het Barro aan de gemeente of provincie opdragen om in de toelichting bij een bestemmingsplan of inpassingsplan bepaalde zaken uitdrukkelijk te motiveren.

Deze algemene regels bewerkstelligen dat nationale ruimtelijke belangen doorwerken tot op lokaal niveau.

Op 30 december 2011 is de eerste tranche van het Barro in werking getreden. Deze eerste tranche van het Barro bevat een vertaling van het geldende planologische beleid dat bedoeld was om op lokaal niveau: in inpassingsplannen en bestemmingsplannen, te worden verwerkt. De vastgestelde onderdelen van het Barro Ruimte hebben betrekking op onder meer het kustfundament, de grote rivieren en het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR).

Op 1 oktober 2012 is de tweede tranche van het Barro in werking getreden. Deze tranche vormt een vertaling van nieuw ruimtelijk beleid van het Rijk, dat eerder is vastgelegd in o.a. de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de MIRT-agenda's.

Dit deel van het Barro bevat regels voor onder meer de ecologische hoofdstructuur, radarverstoringgebieden, militaire terreinen, gebieden van uitzonderlijke universele waarde en reserveringsgebieden voor (nieuwe en uitbreiding van bestaande) hoofdwegen en spoorlijnen.

Relevante regels

Op dit plan zijn de regels uit het Barro van toepassing met betrekking tot:

- Rijksvaarwegen;

- Primaire waterkering buiten het kustfundament.

Rijksvaarwegen

Het sluiscomplex is in het Barro aangewezen als rijksvaarweg en als vrijwaringszone van een rijksvaarweg. Volgens artikel 2.1.3 van het Barro dient een bestemmingsplan of een inpassingsplan dat betrekking heeft op een rijksvaarweg of een vrijwaringszone van een rijksvaarweg en dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het ten tijde van het inwerking treden van dat artikel, rekening te worden gehouden met het voorkomen van belemmeringen van de doorvaart, zichtlijnen en contact van de scheepvaart, de toegankelijkheid van de rijksvaarweg voor hulpdiensten en beheer en onderhoud aan de rijksvaarweg.

In het voorliggende inpassingsplan wordt een nieuwe zeesluis mogelijk gemaakt. Bij het ontwerp van de de nieuwe zeesluis en de aanpassingen van de vaarweg vormt behoud en, waar mogelijk, verbetering van de nautische veiligheid een belangrijke uitgangspunt. Er is in het voorliggende inpassingsplan rekening gehouden met de eisen ten aanzien van de nautische veiligheid (zie paragraaf 5.3 voor een nadere toelichting op de nautische veiligheid).

Het voorliggende inpassingsplan is daarmee in lijn met het Barro.

Primaire waterkering buiten het kustfundament

Het sluizencomplex vormt een een verbinding tussen twee dijkkringen, die als primaire waterkering (in de zin van artikel 1.1 van de Waterwet) is opgenomen in de Legger primaire waterkeringen Rijkswaterstaat (zie paragraaf 6.2.1 voor een nadere toelichting op de functie van het sluizencomplex als waterkering). In het Barro zijn alle primaire waterkeringen in de zin van de Waterwet, als een Primaire waterkering buiten het kustfundament beschouwd. Volgens artikel 2.11.2 van het Barro dient een inpassingsplan, dat betrekking heeft op een primaire waterkering buiten kustfundament, de bestemming 'Waterkering' te geven aan gronden waarop een primaire waterkering ligt of die de functie van primaire waterkering hebben.

De gronden die onderdeel vormen van de primaire waterkering, hebben in dit inpassingsplan een dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'. In de regels van deze bestemming is vastgelegd dat de bescherming van de functie van waterkering primair is boven andere functies op deze gronden.

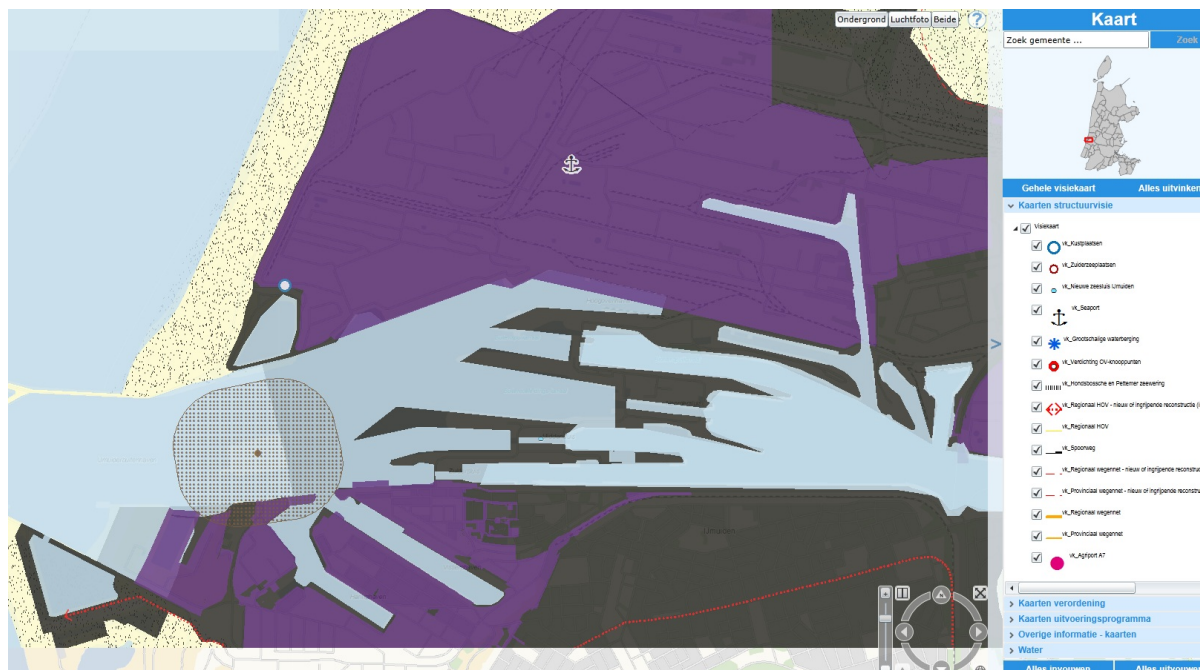
Daarnaast dient volgens artikel 2.11.2 van het Barro voor de gronden die deel uitmaken van de beschermingszone van de waterkering een gebiedsaanduiding 'Vrijwaringszone – waterstaatswerk' te worden opgenomen. Op de verbeelding van dit bestemmingsplan is deze gebiedsaanduiding is ter plaatse van de beschermingszone van de waterkering de opgenomen. In de algemene regels is bepaald dat de grond ter plaatse van de aanduiding 'Vrijwaringszone - waterstaatswerk' behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede aangewezen voor de bescherming, versterking, het beheer en het onderhoud van de waterkering.

Het voorliggende inpassingsplan is daarmee in lijn met het Barro.

3.2 Provincie Noord-Holland

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

De Structuurvisie Noord-Holland 2040; Kwaliteit door veelzijdigheid is door Provinciale Staten op 21 juni 2011 vastgesteld. De Provincie Noord-Holland streeft hierin naar voldoende ruimte voor overslag, het behoud van bestaande overslaglocaties en het ondersteunen van nieuwe ontwikkelingen vanuit gemeenten, havenbeheerder en bedrijfsleven. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het behouden van de overslagfunctie van bestaande publieke terreinen. De provincie vraagt gemeenten toe te zien op behoud van de overslagfunctie. De provincie heeft instrumenten om de revitalisering van bestaande natte bedrijventerreinen en ontwikkeling van nieuwe kades te ondersteunen. Eén van de instrumenten is het stimuleringsprogramma Water als Economische Drager (2008-2011). Daarnaast zorgt de provincie voor het verzamelen, beoordelen en indienen van gemeentelijke aanvragen voor rijkssubsidie in het kader van de tijdelijke regeling Quick Wins binnenvaart (2008-2013). Indien blijkt dat er te weinig ruimte is voor overslag in Noord-Holland - of wanneer bestaande functies verdwijnen - zal de provincie actief gaan sturen met haar ruimtelijke en juridische instrumenten.



Figuur 3.2 kaart Structuurvisie Noord-Holland 2040 (Bron: maps.noord-holland.nl/structuurvisie2040)

De volgende tekst is te vinden op blz. 47 van deze structuurvisie: “Voor de haven geldt, dat de provincie inzet op de optimale benutting van het huidige haventerrein door verdichting, innovatie en herstructurering, in samenhang met de realisatie van een nieuwe zeesluis bij IJmuiden. Samenwerking met de haven van Rotterdam wordt gestimuleerd.

Ten behoeve van de optimale benutting van het haventerrein wordt samen met de gemeente Amsterdam en de andere partners uit het Noordzeekanaalgebied een onderzoek uitgevoerd voor een besluit wordt genomen over eventuele noodzaak van uitbreidingsruimte voor de Amsterdamse haven. Bij dat onderzoek wordt de mogelijkheid van bedrijventerreinen betrokken.

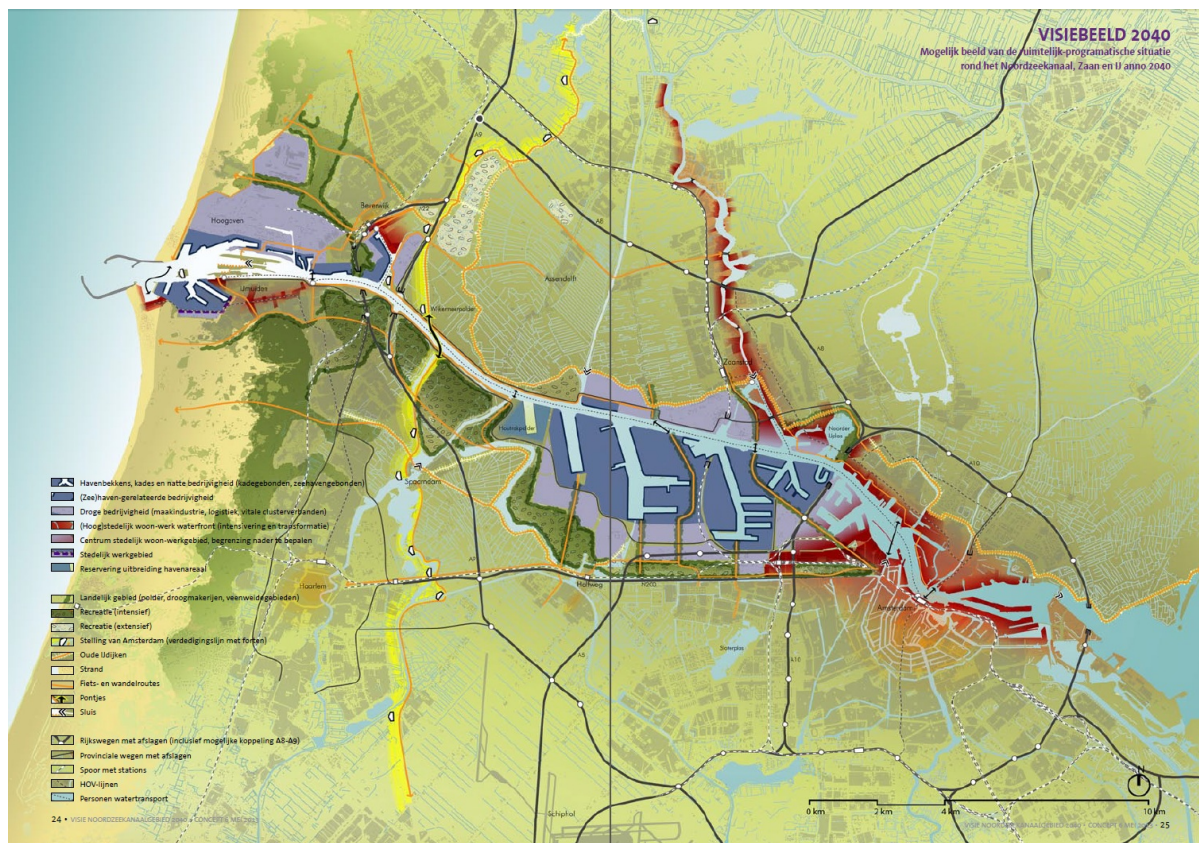
In de tussentijd kunnen in de Wijkermeerpolder en de Houtrakpolder (Rijksbufferzone) geen onomkeerbare ontwikkelingen plaatsvinden die een eventuele uitbreiding van de haven onmogelijk maken.”

De provincie heeft samen met de partners uit het Noordzeekanaalgebied een onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor verdichting, innovatie en herstructurering binnen het bestaand havengebied het onderzoek getiteld; ‘Optimale benutting bestaand havengebied Noordzeekanaal’. Hiermee heeft zij de fysieke- en milieusituatie van de bestaande haventerreinen in het Noordzeekanaalgebied in beeld gebracht.

De nieuwe zeesluis draagt bij aan de realisatie van de provinciale belangen als bedoeld in de Structuurvisie Noord-Holland 2040. Het inpassingsplan is daarmee in lijn met de structuurvisie.

3.2.2 Visie Noordzeekanaalgebied 2040

Op 23 september 2013 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland de visie Noordzeekanaalgebied 2040 vastgesteld. Onder regie van de provincie is in samenwerking met het Rijk en de betrokken gemeenten een gezamenlijk ‘Visie Noordzeekanaalgebied 2040’ ontwikkeld. Deze visie is een breed gedragen integrale, ruimtelijk-economische visie op de toekomstige ontwikkeling van het NZKG met een afweging van alle aanwezige belangen. Met als doel een aantrekkelijke en internationaal concurrerende metropoolregio te ontwikkelen. De uitkomsten van deze visie zijn een bouwsteen voor de uitwerking van de structuurvisie van de Provincie Noord-Holland en voor het Meerjaren Investeringsprogramma Infrastructuur en Transport (MIRT).



Figuur 3.3: Visie Noordzeekanaalgebied 2040 (bron: Visie Noordzeekanaalgebied 2040).

In de visie NZKG worden de keuzes op een rij gezet die nodig zijn om de belangrijke waarden in het gebied te versterken. De uitdaging in de visie is om de schaarse fysieke en milieuruimte in het NZKG optimaal in te zetten voor het creëren van de juiste vestigingsvoorwaarden voor bedrijvigheid die economische waarde en werkgelegenheid toevoegt en voor het huisvesten van talent (vanwege het aantrekken van internationaal concurrerend kwalitatief arbeidsaanbod). Daarbij hoort een leefbare omgeving met voldoende groen en recreatieluimte.

Uit de ambitie komt een aantal opgaven tevoorschijn. Deze opgaven zijn soms strijdig met elkaar in de ruimte die ze vragen. De visie biedt een duidelijke richting, maar heeft voldoende flexibiliteit om in te spelen op veranderende omstandigheden en een ruimtelijk economisch verhaal.

In de visie NKZG van een groei de een doorvoer door het sluisencomplex tot 125 miljoen ton en de daartoe vereiste zeetoegankelijkheid.

De nieuwe zeesluis draagt bij aan de economische ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied. Het inpassingsplan is daarmee in lijn met de visie NZKG.

3.2.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS)

Provinciale Staten hebben de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) van Noord-Holland op 21 juni 2010 vastgesteld en daarna verschillende malen geactualiseerd. De laatste wijziging van de PRVS is op 13 juni 2013 in werking getreden.

De regels van de PRVS vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040. De Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie schrijft voor waaraan inpassingsplannen, bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. Hierdoor heeft de provincie meer invloed op de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. Via de verordening verplicht de provincie dat gemeentelijke plannen dienen te voldoen aan de regels van de PRVS. Wanneer het college van Gedeputeerde Staten meent dat een bestemmingsplan niet voldoet aan de regels van de PRVS, kan deze een zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan indienen.

Voor het provinciaal inpassingsplan zijn regels uit de PRVS met betrekking tot de volgende

onderwerpen relevant:

- Unesco werelderfgoederen (Stelling van Amsterdam, artikel 22);
- Primaire waterkeringen (artikel 29);
- Windturbines (artikel 32).

De onderzoeken voor de diverse toekomstige functies en daar aan gerelateerde omgevingseffecten, die in het kader van het MER en het inpassingsplan zijn uitgevoerd, zijn getoetst aan de relevante regels van de PRVS. Daaruit is gebleken dat de nieuwe sluis past binenn de regels van de PRVS. (zie paragraaf 5.11 voor Unesco-werelderfgoederen, paragraaf 6.2.1 voor waterkeringen en paragraaf 5.12 voor windturbines).

Het voorliggende inpassingsplan is daarmee in lijn met de regels van de PRVS.

3.2.4 Economische agenda 2011-2015

In de provinciale Economische Agenda 2011-2015 is vastgesteld dat het Noordzeekanaalgebied niet alleen belangrijk is voor de economie in Noord-Holland, maar ook voor de Nederlandse economie als geheel en voor die van Europa. De regio vervult immers een grote rol in de verbinding met het Europese achterland. Een grotere zeesluis is cruciaal voor de ontwikkeling van de Amsterdamse havenregio en van groot belang voor het nationale en internationale goederentransport.

Het vervoer van goederen via zee en binnenvaart neemt toe. Daarbij geldt dat zeeschepen steeds groter en vooral breder worden.

De Noordersluis dateert uit 1929 en is op termijn om technische en economische redenen toe aan vervanging. Deze sluis is voor zeeschepen de toegangspoort tot de Amsterdamse havenregio.

In de Economische Agenda 2011-2015 staat voorts vermeld dat de Provincie zich de komende jaren, naast de ontwikkeling van de visie NZKG 2040, onder andere richt op verdere optimalisering van de milieu- en fysieke ruimte op de bestaande Masterplan-terreinen. Ook richt zij zich op het stimuleren van vervoer over water en verbetering van de bereikbaarheid over de weg, het water en rail, door de aanleg van een nieuwe grote zeesluis en de verbinding A8/A9.

De nieuwe zeesluis draagt bij aan de economische ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied. Het inpassingsplan is daarmee in lijn met de Economische agenda 2011-2015.

3.2.5 Provinciaal milieubeleidsplan 2009-2013

In het Provinciaal Milieubeleidsplan (PMP) zijn de milieudoelen van de provincie Noord-Holland vastgelegd. Daarnaast is in het PMP beschreven hoe deze doelen moeten worden gerealiseerd en binnen welke termijn.

- Het PMP biedt gemeenten en waterschappen een kader voor hun beleid en geeft ondernemers en burgers inzicht in toekomstige ontwikkelingen en maatregelen van de provincie ten aanzien van het milieu;
- Voor de provincie zelf vormt het PMP tevens het toetsingskader de voor de vergunningverlening en handhaving.

De in het PMP beschreven maatregelen en voorwaarden moeten er in ieder geval toe leiden dat eind 2013 overal in Noord-Holland de zogeheten basiskwaliteit is bereikt. De basiskwaliteit is vastgelegd in Europese en nationale milieunormen en regels en hangt samen met de functie van een gebied: wonen, werken of recreëren.

Om de doelen te bereiken worden activiteiten uitgevoerd op de volgende acht thema's:

- Afval;
- Bodem;
- Externe veiligheid;
- Geluid;
- Geur;
- Licht en donkerte;
- Lucht;
- Klimaat en energie;

Waar meerdere milieuproblemen tegelijk spelen of milieuproblemen samenhangen met andere ontwikkelingen in een gebied, kiest de provincie voor een gebiedsgerichte aanpak.

Gebiedsgerichte aanpak Noordzeekanaalgebied

Het Noordzeekanaalgebied kenmerkt zich door grootschalige bedrijfsterrinen met zware categorieën bedrijvigheid. In het gebied liggen verschillende geluidzones en er zijn volgens het PMP knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit en externe veiligheid. De milieunormen zijn hier beperkend voor de toekomstige ontwikkelingen en worden zelfs op bepaalde locaties, bijvoorbeeld in Westpoort, overschreden.

Gezien het belang van de volksgezondheid en de economische vitaliteit van het gebied is het volgens het PMP noodzakelijk dat de betrokken partners de huidige knelpunten gezamenlijk oplossen en beleidkeuzes maken voor de toekomst.

Hierbij hebben de partners zoals gemeenten, havenbedrijven en provincie ieder hun eigen bevoegdheden en verantwoordelijkheden. De provincie heeft in het Noordzeekanaalgebied verschillende rollen, variërend van bevoegd gezag, regisseur en partner.

Omgevingseffecten nieuwe sluis leiden niet tot nieuwe knelpunten in Noordzeekanaalgebied

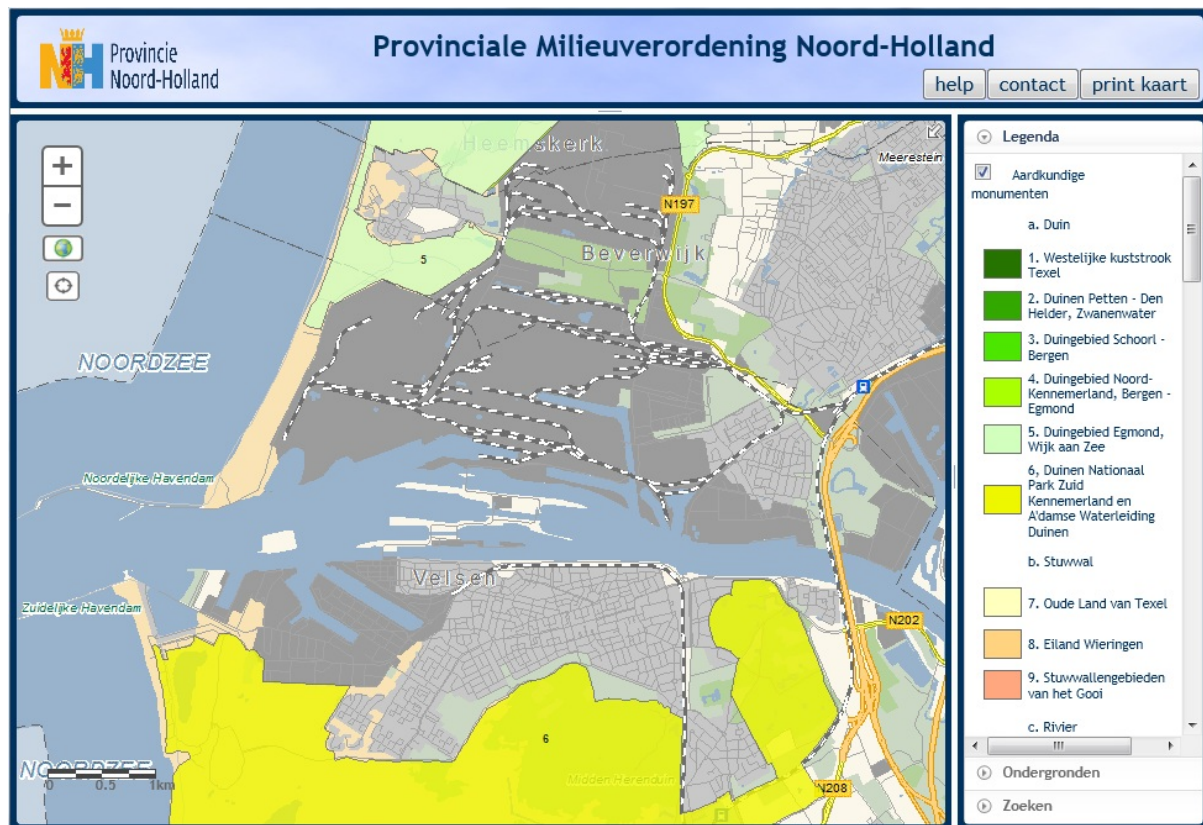
Uit de onderzoeken voor de diverse milieuaspecten, die in het kader van het MER en het inpassingsplan zijn uitgevoerd, is gebleken dat omgevingseffecten van de nieuwe sluis beperkt toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De toename van de omgevingseffecten past binnen de geboden ruimte die normen en grenswaarden, uit de voor het plan relevante wetten en richtlijnen (zie hoofdstuk 5 voor een toelichting op de milieuonderzoeken naar de omgevingseffecten van de nieuwe sluis).

Omdat de nieuwe sluis niet leidt tot overschrijding van overschrijding van de normen en grenswaarden voor de blootstelling van gevoelige objecten (o.a. woningen) aan de omgevingseffecten, wordt het voorliggende inpassingsplan vanuit het oogpunt van 'een goede ruimtelijke ordening' dan ook aanvaardbaar geacht.

3.2.6 Provinciale milieuverordening

De Provinciale Milieuverordening (PMV) is gebaseerd op de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet bodembescherming. De eerste tranche trad in 1994 in werking. Daarna is de verordening via een aantal "tranches" verder aangevuld, gewijzigd en geactualiseerd. Op 11 juli 2011 is tranche 7 vastgesteld. Daarin zijn inhoudelijke wijzigingen doorgevoerd voor de grondwaterbescherming met het oog op de waterwinning en de bescherming van aardkundige monumenten.

De PMV is niet van toepassing op het het voorliggende inpassingsplan, omdat de regels uit de verordening voor aardkundige waarden, grondwaterbeschermingsgebieden en stiltegebieden geen betrekking hebben op het plangebied van dit inpassingsplan (zie onderstaande afbeelding).



Figuur 3.4: Uitsnede kaart Provinciale Milieuverordening (bron: provincie Noord-Holland)

3.3 Metropoolregio Amsterdam

3.3.1 Gebiedsagenda Noordwest Nederland (in ontwerp)

Op dit moment wordt door de Metropoolregio Amsterdam in samenwerking met de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht een gezamenlijke gebiedsagenda Noordwest Nederland opgesteld. De nieuwe gebiedsagenda wordt naar verwachting medio 2014 afgerond en vormt de belangrijkste onderlegger voor het MIRT-overleg dat de regio jaarlijks voert met het Rijk.

Tijdens de MIRT-overleggen worden er afspraken gemaakt tussen Rijk en regio over de verdeling van de Rijks gelden die bedoeld zijn voor ruimtelijke en infrastructurele projecten in heel Nederland.

Speerpunt in de nieuwe gebiedsagenda is het behouden en waar mogelijk versterken van de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel met als doel een positie direct achter Londen en Parijs. De thema's die aan de orde komen in de Gebiedsagenda zijn economie, verstedelijking en mobiliteit, gecombineerd met de prioriteiten op het gebied van landschap, natuur, water, energie en duurzaamheid.

Aan de hand van deze thema's is er een vijftal hoofddoelen geformuleerd die tevens basis zullen vormen voor de uiteindelijke discussie met het Rijk:

- creëren van voldoende woningaanbod in aantrekkelijke en gedifferentieerde woonmilieus, met als speerpunt het op korte termijn weer aan de praat krijgen van de woningmarkt;
- ruimte - en daarmee zekerheid - bieden aan de economische motoren, met aandacht voor het terugdringen van de leegstand van kantoren;
- een goed functionerend internationaal, nationaal en regionaal/lokaal vervoersnetwerk;
- versterken van natuur en van culturele en landschappelijke kwaliteiten;
- anticiperen op de wateropgaven.

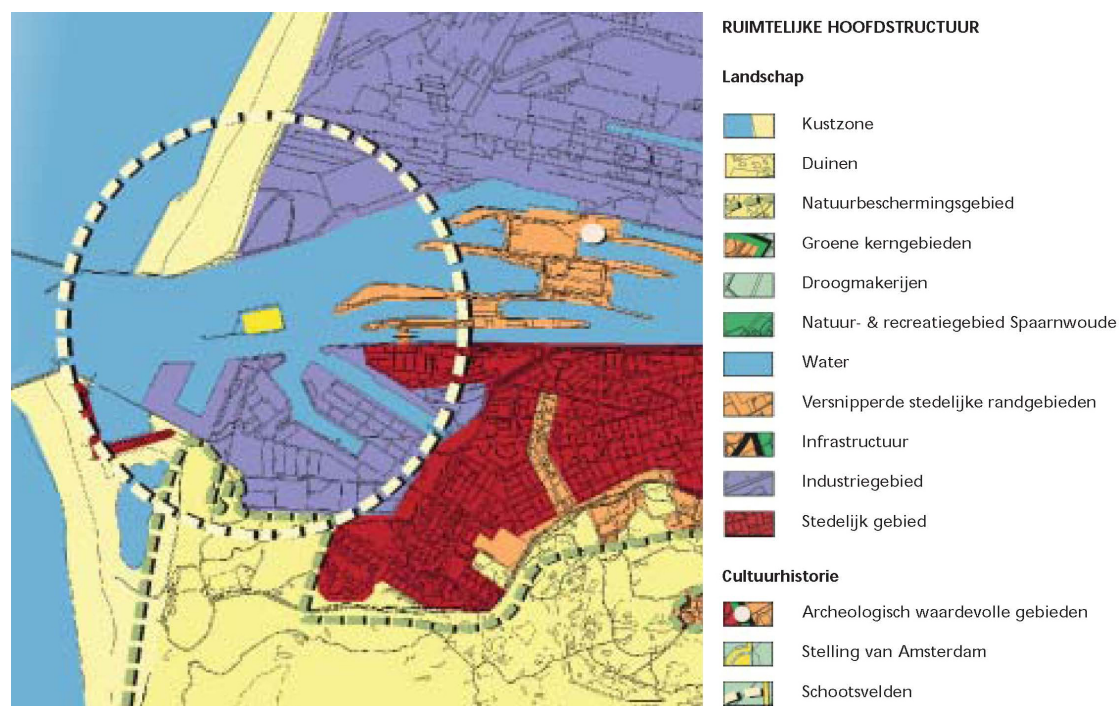
De nieuwe sluis is noodzakelijk om de verwachte groei van het aantal scheepvaart bewegingen van en naar het Noordzeekanaalgebied en de groei van de omvang van de zeeschepen te faciliteren (zie paragraaf 1.5 voor een toelichting op nut- en noodzaak van de nieuwe sluis). Door het verbeteren van de bereikbaarheid van het Noordzeekanaalgebied over water, draagt de nieuwe sluis bij aan de vestering

van de internationale concurrentiepositie van de regio. Het voorliggende inpassingsplan is daarmee in lijn met de (ontwerp) gebiedsagenda Noordwest Nederland.

3.4 Gemeente Velsen

3.4.1 Structuurvisie Velsen 2015

De Structuurvisie Velsen, vastgesteld door de gemeenteraad van Velsen op 19 december 2005, heeft als doel om een actueel en samenhangend kader te scheppen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente tot aan 2015, met een doorkijk naar 2020. Door ruimtevraag en ruimtelijke kwaliteit op verschillende thema's te analyseren en te integreren, is grip gekregen op de belangrijkste opgaven en problemen die binnen de gemeente Velsen aan de orde zijn. Belangrijke thema's zijn onder andere wonen, economie en werkgelegenheid, bereikbaarheid en infrastructuur, voorzieningen en welzijn en duurzaamheid. De opgaven, de context en de belemmeringen vormen de grondslag voor de uiteindelijke keuzes die in de visie gemaakt zijn, voor zowel de gehele gemeente als de afzonderlijke kernen.



figuur 3.4 ruimtelijke hoofdstructuur (Bron: Structuurvisie Velsen 2015)

Op 14 april 2011 is de Visie op Velsen vastgesteld door de gemeenteraad van Velsen. Deze visie vormt de basis voor nog op te stellen strategische agenda's op het gebied van wonen, werken en leven. Deze agenda's vormen de basis voor een nieuw op te stellen structuurvisie.

De nieuwe zeesluis draagt bij aan de economische ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied (waar de gemeente Velsen onderdeel van vormt). Uit de onderzoeken is gebleken dat de nieuwe sluis niet leidt tot nieuwe milieuknelpunten en/of vergroting van bestaande knelpunten in de woongebieden in IJmuiden en Velsen. Het inpassingsplan is daarmee in lijn met de structuurvisie Velsen 2015.

3.4.2 Economische agenda 2011-2014

In deel III van de economische agenda 2011-2014 wordt het collegeprogramma 2010-2014 vertaald naar de toeristische en recreatieve agenda van Velsen. De drie stranden van de gemeente Velsen vormen een belangrijk onderdeel van deze agenda. De kust is ook het belangrijkste bezoeks-motief voor (dag)toeristen.

De voor dit inpassingsplan relevante zaken die in de agenda worden genoemd zijn:

- geef ondernemers de ruimte om te kunnen ondernemen o.a. door regelgeving waar mogelijk te verminderen, termijnen te verkorten en bestemmingen te globaliseren;
- onderschat het commerciële belang van recreatie niet en koppel het vaker aan horeca;

- cultuurhistorisch erfgoed behouden en toeristisch beter benutten; behoud van historisch erfgoed door ontwikkeling;

Het Forteiland dat binnen de plangrenzen van dit inpassingsplan ligt, is van van toeristisch en economische belang voor de gemeente Velsen (zie paragraaf 4.7 voor een verdere toelichting op het gebruik van het Forteiland).

Daarnaast is er een horecavestiging op het sluizencomplex aanwezig (zie paragraaf 4.7 voor een verdere toelichting op de horecavestiging).

Het inpassingsplan is daarmee in lijn met de Economische Agenda 2011-2014.

3.4.3 Ruimte voor wonen en werken in de IJmond (Waterlandakkoord)

De milieu-impact van de grote industrie- en de havengebonden activiteiten kunnen conflicteren met een gezonde en veilige woonomgeving. Andersom geldt dat woningbouwplannen bedrijfsontwikkelingen kunnen belemmeren. Om een zorgvuldige afweging bij ruimtelijke ontwikkelingen te kunnen maken hebben de provincie Noord-Holland, de gemeenten Velsen, Beverwijk en Heemskerk, Tata Steel, de Kamer van Koophandel en de Federatie de ondernemende IJmond met elkaar onderzocht waar toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden in de IJmond liggen (en ook waar niet).

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek en overleg zijn in 2005 in de intentieverklaring 'Ruimte voor wonen en werken in de IJmond' (Waterlandakkoord) tussen deze partijen afspraken gemaakt over de ontwikkeling van:

- Velsen Noord;
- Centrum IJmuiden;
- Oud IJmuiden;
- Wijk aan Zee;
- Westelijk Beverwijk.

Ook zijn in de intentieverklaring afspraken gemaakt over:

- De revisievergunning van Tata Steel;
- De continuïteit en ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijfsleven binnen de invloedssfeer van bovengenoemde locaties in de IJmond;
- De toekomstige bedrijfsontwikkelingen.

Omgevingseffecten nieuwe sluis leiden niet tot nieuwe knelpunten in IJmond

Uit de onderzoeken voor de diverse milieuaspecten, die in het kader van het MER en het inpassingsplan zijn uitgevoerd, is gebleken dat omgevingseffecten van de nieuwe sluis beperkt toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De toename van de omgevingseffecten past binnen de geboden ruimte in de normen en grenswaarden, uit de voor het plan relevante wetten en richtlijnen (zie hoofdstuk 5 voor een toelichting op de milieuonderzoeken naar de omgevingseffecten van de nieuwe sluis).

Omdat de nieuwe zeesluis niet leidt tot overschrijding van overschrijding van de normen en grenswaarden voor de blootstelling van gevoelige objecten (o.a. woningen) aan de omgevingseffecten, is het voorliggende inpassingsplan in lijn met het Waterlandakkoord.

3.4.4 Visie op Velsen 2025: Kennisrijk werken

In Visie op Velsen 2025: Kennisrijk werken ligt het accent op kennisrijke industrie:

- Doorontwikkelde bestaande industrieën en initiatieven (kennisintensief worden van haven en staal, offshore-industrie),
- Ontwikkeling van kenniscentra op deze terreinen en ontwikkeling van nieuwe werkgelegenheid op het gebied van duurzame energie (waterenergie) en samenwerking met wetenschappelijke instituten op deze terreinen.

Spin-off is de ontwikkeling van IJmuiden tot een stad met een metropool karakter, aantrekkelijk als dynamische haven en avontuurlijke kustplaats.

De rol van de gemeente in deze visie is die van facilitator. De gemeente brengt partijen bijeen, legt relaties en verbindingen, initieert overleggen en zet zich in voor nauwe regionale samenwerking.

Daarnaast schept de gemeente waar mogelijk de nodige randvoorwaarden, bij voorbeeld op het gebied van ruimtelijke ordening en de inrichting van de openbare ruimte. De gemeente voert een actief marketing- en promotiebeleid.

3.4.5 Welstandsnota

Het welstandskader van de gemeente Velsen bevat de basisvoorwaarden, waaraan bouwaanvragen op welstandaspecten getoetst zullen worden. Het legt voor een bepaald gebied een beoordelingskader vast. Dit is opgesteld vanuit een visie voor de toekomst van het gebied en vanuit een beeld van aanwezige waarden. Er worden criteria benoemd die ertoe moeten bijdragen dat de toekomstige bebouwing past in de omgeving. Afhankelijk van de waarde van het gebied kan het kader meer of minder streng zijn. In bijvoorbeeld een historische kern zal de prioriteit van welstand anders liggen dan op een regulier bedrijventerrein.

Welstand is dus niet zozeer een waardeoordeel over een bouwwerk op zich, maar vooral op een beoordeling van de bijdrage van dat bouwwerk aan de ruimtelijk kwaliteit op die specifieke locatie. De welstandsnota van de gemeente Velsen bestaat uit drie delen, te weten;

- beleidsregels betreffende beleidsbepaling, participanten en procedures;
- welstandsbeleid;
- gebiedsgerichte en objectgerichte criteria.

Het plangebied van het voorliggende inpassingsplan valt onder gebiedstypologie 'Werkgebieden en grootschalige publieke voorzieningen met weinig samenhangende architectuur (B2)'. Volgens de welstandsnota zijn werkgebieden en grootschalige voorzieningen binnen deze gebiedstypologie divers in schaal en vorm. De gebieden kennen vaak een weinig samenhangende architectuur. Voor deze gebieden is het basis en plus niveau van welstand van toepassing.

De provincie Noord-Holland zal omgevingsvergunningen voor de sluis toetsen aan de criteria die voor deze gebiedstypologie van toepassing zijn.

Ambitiedocument

Op basis van de gemeentelijke welstandsnota is een ambitiedocument opgesteld voor de nieuwe sluis. In het ambitiedocument zijn richtlijnen voor de ruimtelijke vormgeving van de sluis in relatie tot de landschappelijke en cultuurhistorische context. Daarbij komen de welstandsaspecten, verschijningsvorm, materialisering en detaillering van de sluis en de daarbij behorende voorzieningen (gebouwen, objecten) aan bod.

Zie paragraaf 5.11 voor een nadere toelichting op het ambitiedocument.

Het ambitiedocument is opgenomen in bijlage 17 van de toelichting.

Beeldkwaliteitsplan

Voor het sluizencomplex is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Het beeldkwaliteitsplan 'Nieuwe Zeesluis IJmuiden' schetst het ruimtelijke kwaliteitskader voor zowel de bouw van de nieuwe zeesluis als de overige onderdelen van het sluizencomplex. In het beeldkwaliteitsplan zijn uitgangspunten en richtlijnen voor de belevingsaspecten van openbare ruimten, de architectonische kwaliteit van bebouwing en de daaraan verbonden stedenbouwkundige en cultuurhistorische kenmerken opgenomen.

Zie paragraaf 4.3 voor een nadere toelichting op het landschapsplan.

Het beeldkwaliteitsplan is opgenomen in bijlage 14 van de toelichting.

Hoofdstuk 4 Beschrijving van het plan

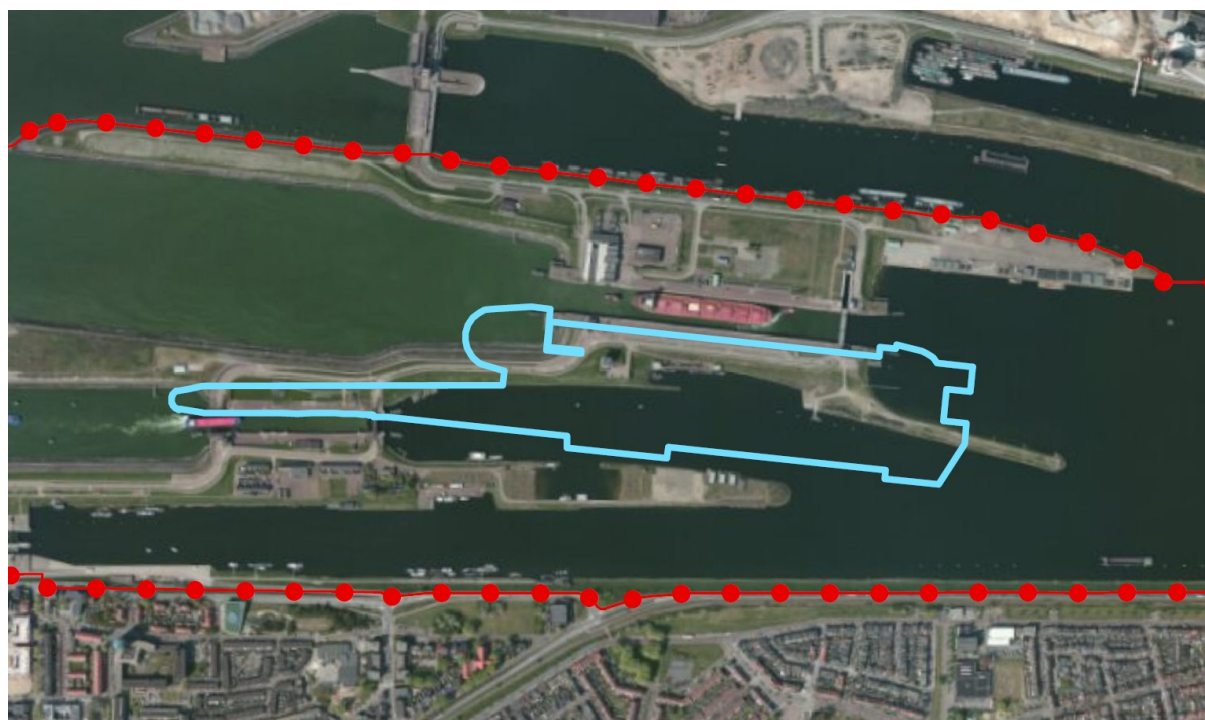
De nieuwe sluis wordt gesitueerd binnen het sluizencomplex tussen de Noordersluis en de Middensluis. In het inpassingsplan wordt een nieuwe sluis met een maximale omvang van 545 meter lengte, een breedte van 70 meter en 18 meter diep mogelijk gemaakt. De sluis kan op deze locatie met traditionele rechte roldeuren worden uitgevoerd.

Naast de scheepvaartfunctie, dient de zeesluis tevens als primaire waterkering voor een groot deel van Noordwest-Nederland.

4.1 Omvang en capaciteit

Omvang van de nieuwe zeesluis

De begrenzing van het vlak waarbinnen de nieuwe sluis wordt gerealiseerd, bestaat uit de omhullende contour van de varianten, met ruimte voor dubbel buitenhoofd.



Figuur 4.1: indicatieve begrenzing ruimtelijk vlak nieuwe sluis

Capaciteit van de nieuwe zeesluis

De nieuwe sluis zal breder en langer zijn dan de Noordersluis. In de nieuwe sluis kunnen dan ook meer en grotere schepen worden geschut. Uit het MER is gebleken dat na realisatie van de nieuwe sluis in 2030 circa 60.000 schepen met in totaal 125 miljoen ton kunnen worden geschut in het sluiscomplex (zie paragraaf 5.3.1 voor een nadere toelichting op de capaciteit van de nieuwe sluis).

Bedieningsgebouw

Het bestaande bedieningsgebouw zal worden gesloopt en elders op het sluizencomplex zal een nieuw bedieningsgebouw worden gerealiseerd. Vanuit dit nieuwe bedieningsgebouw zullen zowel de Noordersluis als de nieuwe zeesluis worden bediend.

Daarnaast zal in het nieuwe bedieningsgebouw geschikt worden gemaakt voor multifunctioneel gebruik, daarbij wordt gedacht aan een voor publiek toegankelijk uitzichtspunt, en rust- en verblijfplaats voor bezoekers (geen bezoekerscentrum) of (schuil)plaats voor vletterlieden. Bij de uitwerking van het ontwerp van het bedieningsgebouw zal nader worden bepaald op welke (recreatieve) functies met het bedieningsgebouw kunnen worden gecombineerd.

Op dit moment is de exacte locatie van het nieuwe bedieningsgebouw nog niet bekend, dit zal worden beslist bij de verdere uitwerking van het plan. Op de verbeelding van dit inpassingsplan is daarom niet

nader aangeduid waar op het sluiscomplex het bedieningsgebouw dient te worden gelocaliseerd, wel is in de regels van dit inpassingsplan als randvoorwaarde opgenomen dat het bedieningsgebouw niet hoger mag worden dan 22 meter.

In het beeldkwaliteitsplan is bepaald dat het bedieningsgebouw als een 'icoon' dient te worden vormgegeven, zodat het gebouw de herkenbaarheid van het sluizencomplex vanuit de (directe) omgeving versterkt (zie paragraaf 3.4.5 voor een nadere toelichting op het beeldkwaliteitsplan).

4.2 Varianten binnen het plan

De voorkeursbeslissing betreft een sluis met een breedte van 65 meter. In de optimalisatie van het ontwerp van de sluis in de komende fase, is nog variatie mogelijk in de breedte tot 70 meter. De nuttige lengte kan variëren van 500 tot 545 meter, afhankelijk van de exacte locatie van de as en de situering van de deuren. Alle varianten maken gebruik van roldeuren.

	Breedte [m]*	Nuttige lengte [m]**	Bruto lengte [m]***	Diepte [m-NAP]****	Deurkassen
A	65	545	660	18	Naar het noorden
B	70	545	660	17	Naar het noorden
C	65	500	650	18	Naar het zuiden
D	70	500	650	17	Naar het zuiden

Tabel 4.1: varianten binnen het plan

* Breedte: kolkbreedte kolkwand-kolkwand

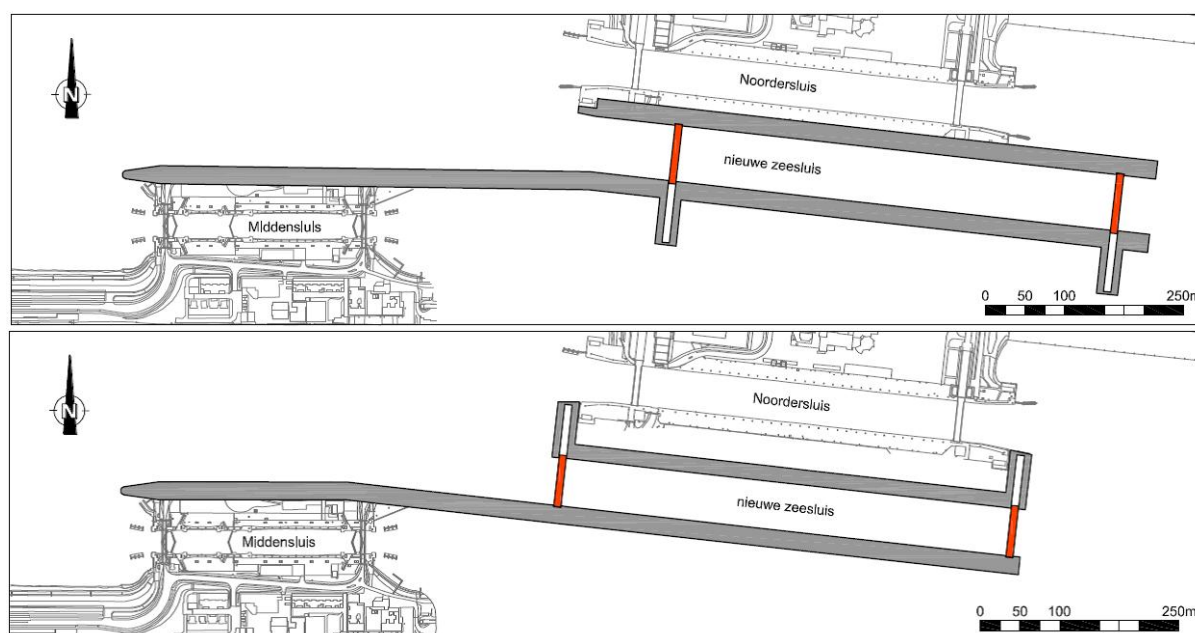
** Nuttige lengte: kolk lengte tussen de stopstrepen (bruikbare lengte voor schepen).

*** Bruto lengte: geschatte lengte van de sluisconstructie, inclusief sluishoofden. Hierbij is uitgegaan van een dubbele deur in het buitenhoofd.

**** Diepte: maximale diepte van de sluiskolk.

Bij de afsluiting van het DBFM-contract² zal, afhankelijk van de aanbieding(en) van de beoogde contractpartner, een definitieve keuze worden gemaakt over de afmetingen en de constructie van de nieuwe sluis. Met de vier varianten wordt de gehele bandbreedte van mogelijke effecten van het uiteindelijke ontwerp beschreven.

Geen variatie is voorzien in de capaciteit van het sluizencomplex. Het uitgangspunt in alle varianten is dus een maximale doorvoer van 125 miljoen ton per jaar.



Figuur 4.2: Varianten nieuwe zeesluis

Hoogwaterveiligheid

In relatie tot het aspect hoogwaterveiligheid zijn er twee uitvoeringsvarianten, te weten 1) enkele deuren gecombineerd met buitenhoofd op gelijke hoogte als het binnenhoofd of 2) dubbele deuren bij het buitenhoofd in combinatie met een lager binnenhoofd. De keuze voor één van deze uitvoeringsvarianten, leidt mogelijk tot verschillen in materiaalgebruik en een andere beoordeling van de landschappelijke inpassing.

Aanleg

Voor de aanleg van de sluis zijn in grote lijnen een aantal aspecten van belang. Er zijn verschillende manieren om te voorzien in de aanvoer van materialen ten behoeve van de aanleg van de nieuwe sluis. In het MER wordt gekeken naar 1) alle transport over water, 2) transport van materialen deels over de weg en deels over water.

Daarnaast wordt uitgegaan van de mogelijkheden om te bouwen:

- alles ter plaatste opbouwen (bouwkuipen);
- geprefabiceerde onderdelen aanvoeren (deels), positioneren en op diepte brengen (pneumatische caissons);
- onderdelen (deels) geprefabiceerd aan te leveren en “enkel” te plaatsen (afzinkmethode).

De aanlegfase zal ongeveer 4 jaar in beslag nemen (in de periode 2015-2019).

Werkterreinen

Tijdens de realisatie van de nieuwe sluis, worden op de sluseilanden diverse werkterreinen ingericht. In de regels van dit inpassingsplan zijn tijdelijke werkterreinen met bijbehorende voorzieningen, zoals opslag, kantoor en eetvoorzieningen ten behoeve van de aanleg van de nieuwe primaire zeesluis zijn toegestaan (zie paragraaf 7.3.2 voor een nadere toelichting op de wijze waarop de werkterreinen mogelijk zijn gemaakt in de regels).

De omgevingseffecten van de werkterreinen zijn beschouwd in het MER (effecten aanlegfase). Daaruit is gebleken dat de omgevingseffecten van de werkterreinen passen binnen de ruimte die normen en grenswaarden, uit de voor het plan relevante wetten en richtlijnen, bieden (zie hoofdstuk 5 voor een nadere toelichting op de omgevingseffecten van het plan).



Figuur 4.3: Ligging werkterreinen en te verwijderen sluseilanden.

Sluseilanden

Een deel van de sluseilanden zal worden verwijderd, nadat het sluis in gebruik is genomen. Het verwijderen van de sluseilanden is noodzakelijk voor het realiseren van een (veilige) in- en uitvaart aan de westzijde van de nieuwe sluis en de verplaatsing van de in- en uitvaart aan de oostzijde van de middensluis.

De overige sluseilanden behouden de bestaande functies, met dien verstande dat wonen niet wordt beschouwd als een bestaande functie.

4.3 Beeldkwaliteit

Beeldkwaliteitsplan

Voor het sluizencomplex is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Het beeldkwaliteitsplan 'Nieuwe Zeesluis IJmuiden' schetst het ruimtelijke kwaliteitskader voor zowel de bouw van de nieuwe zeesluis als de overige onderdelen van het sluizencomplex. In het beeldkwaliteitsplan zijn uitgangspunten en richtlijnen voor de belevingsaspecten van openbare ruimten, de architectonische kwaliteit van bebouwing en de daaraan verbonden stedenbouwkundige en cultuurhistorische kenmerken opgenomen. Het beeldkwaliteitsplan is opgenomen in bijlage 14 van de toelichting.

Het beeldkwaliteitsplan heeft twee belangrijke functies:

1. Het is een 'afsprakendocument'. Het is de neerslag van gemaakte gezamenlijke afspraken over de gewenste ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe zeesluis en de directe omgeving ervan. Daarmee wordt ruimtelijke kwaliteit op de agenda gezet;
2. Het is een 'verleidingsdocument'. Het moet partijen verleiden en stimuleren om zich de gewenste ruimtelijke kwaliteit eigen te maken. Daarmee wordt ruimtelijke kwaliteit onderdeel van het handelen.

In het beeldkwaliteitsplan worden de volgende uitgangspunten gehanteerd voor de beeldkwaliteit van het sluizencomplex:

Ontwerpvrijheid

Ruimte laten voor de creativiteit van de ontwikkelende partij is het uitgangspunt van het beeldkwaliteitsplan. De vormgeving en detaillering van de nieuwe zeesluis wordt dan ook zoveel als mogelijk vrijgelaten. Enkel waar een zeker basisoniveau van ruimtelijke kwaliteit of het functioneren van de sluis dat eist, worden beeldkwaliteitseisen gesteld.

Het aandachtsgebied

Centraal staat de bouw van de nieuwe zeesluis. Hier zijn de planologische procedures op gericht. Het borgen van de ruimtelijke kwaliteit van deze sluis vindt plaats door het stellen van 'beeldkwaliteitseisen'. Dit zijn verplichtende eisen die gehanteerd dienen te worden bij het ontwerp en de uitvoering van de nieuwe zeesluis.

Daarnaast is de nieuwe zeesluis onderdeel van het Sluizencomplex IJmuiden. Tezamen vormen zij een samenhangend ruimtelijk beeld.

De elementen

Het 'Sluizencomplex IJmuiden' bestaat ruimtelijk gezien uit sluizen met hun bijgebouwen en de minder bebouwde landtongen/schiereilanden. Deze duidelijk herkenbare tweedeling vraagt ook om een gedifferentieerde aanpak in het beeldkwaliteitsplan. De hierin opgenomen criteria en richtlijnen worden dan ook onderverdeeld naar de 'nieuwe zeesluis', 'de overige sluizen' en 'de eilanden'.

De thema's

Het voorgaande levert een indeling op met beeldkwaliteitseisen voor de nieuwe zeesluis en beeldkwaliteitsrichtlijnen voor de overige sluizen en de eilanden. De eisen en criteria zijn vervolgens toe te delen binnen enkele thema's. Het gaat om de volgende thema's:

1. **Uitstraling.** Het sluizencomplex ligt op de grens van zee en land. Het appelleert zowel aan de maritieme en nautische wereld als aan de industriële wereld van havens en industriecomplexen. Hierbij passen begrippen als groot, zwaar, robuust en functioneel. Deze komen tot uiting in de (toekomstige) ruimtelijke kwaliteit. Er is sprake van een no-nonsense benadering. De vormgeving volgt de functie. Daarnaast kennen de sluizen binnen het complex een eigen geschiedenis en als gevolg daarvan een eigen uitstraling. Deze verscheidenheid is karakteristiek en de cultuurhistorie is waardevol. Deze zal verder worden benadrukt, waarbij ook de nieuwe zeesluis zijn eigen herkenbare plek zal innemen. De inrichting van de eilanden, het wegprofiel en het straatmeubilair kunnen juist sterk bijdragen aan de eenheid van het complex.
2. **Gastvrijheid.** Binnen de grenzen van het functionele zal het sluizencomplex bezoekers de mogelijkheid bieden om het functioneren ervan te beleven. Deze gastvrijheid betreft ook de natuur

- waarbij met name de eilanden als stapstenen kunnen functioneren in het natuurlijk systeem.
3. Nieuwbouw. Naast de nieuwbouw van de nieuwe zeesluis overweegt Rijkswaterstaateen nieuw sluisbedieningsgebouw te realiseren. Dit gebouw dient dit een 'icoon' van de nieuwe zeesluis te worden.

Koppeling met het inpassingsplan

De planregels en de verbeelding vormen een planologisch juridische vertaling van de belangrijkste stedenbouwkundige en architectonische aspecten uit het beeldkwaliteitsplan. In de planregels zijn o.a. uitgangspunten en richtlijnen voor de verschijningsvorm, onderlinge samenhang en maatvoering van bouwwerken en gebouwen ('iconen'), de toegankelijkheid van het sluizencomplex voor gemotoriseerd- en langzaam verkeer en de realisatie van recreatieve verblijfplaatsen uit het beeldkwaliteitsplan opgenomen.

Koppeling met DBFM contract

De uitgangspunten en richtlijnen uit het beeldkwaliteitsplan voor de nieuwe zeesluis, de daarbij behorende voorzieningen, wegen en nieuw in te richten sluisleilanden zullen worden vertaald in een Esthetisch programma van eisen. Dit document zal als onderdeel van het DBFM-contract worden opgenomen en daarmee een toetsingskader voor de uitwerking van het ontwerp van de nieuwe zeesluis vormen. Op deze wijze is geborgd dat de uitgangspunten en richtlijnen uit het beeldkwaliteitsplan worden meegenomen bij de realisatie .

Koppeling met welstand

De gemeente Velsen beschikt over een welstandsnota. De uitgangspunten en richtlijnen uit voor het overige deel van het sluizencomplex (beschreven in de hoofdstukken vier en vijf van het beeldkwaliteitsplan, kunnen desgewenst worden opgenomen als onderdeel van de gemeentelijke welstandsnota welstandsnota (door in de welstandsnota te verwijzen naar dit beeldkwaliteitsplan). Daarmee is geborgd dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en ingrepen op het overige deel van het sluizencomplex, door de gemeente Velsen kunnen worden getoetst aan de uitgangspunten en richtlijnen uit het beeldkwaliteitsplan.

4.4 Toekomstig gebruik Noordersluis

Noordersluis alleen nog in gebruik als noodsluis

De Noordersluis blijft na opening van de nieuwe sluis behouden, maar zal niet meer structureel worden gebruikt. Om te borgen dat de doorvoercapaciteit en de omgevingseffecten niet verder reiken dan de milieuruimte die in het MER en het inpassingsplan is onderzocht, is in de planregels van het inpassingsplan vastgelegd dat de Noordersluis in de toekomstige situatie de functie van noodsluis krijgt, waar uitsluitend schepen gescht mogen worden indien de grootste sluis in het sluiscomplex niet voor normale bedrijfsvoering gebruikt kan worden gebruikt.

Wachthuisjes

Ter plaatse van de Noordersluis zijn vier wachthuisjes aanwezig die onderdeel vormen van het sluiscomplex. Deze markante objecten zijn aangewezen als gemeentelijk monument. Op de verbeelding van dit inpassingsplan zijn de wachthuisjes weergegeven met de aanduiding 'monument'.

Rijkswaterstaat zal zich tot het uiterste inspannen om de nieuwe sluis zodanig te situeren, dat de monumentale wachthuisjes kunnen worden behouden. Indien een of meerdere van de wachthuisjes dienen te worden geamoveerd ten behoeve van de realisatie van de nieuwe sluis, zal daarvoor de geëigende procedure (monumentenvergunning) worden doorlopen.

4.5 Verplaatsing huidige functies sluiseilanden

Ter plaatse van de nieuwe zeesluis en de te verwijderen onderdelen van de sluiseilanden, zijn in de huidige verschillende functies (gebruikers en objecten) aanwezig. Deze functies dienen te worden verplaatst om de realisatie van de nieuwe zeesluis en het gedeeltelijk afgraven van de sluiseilanden mogelijk te maken.

Verplaatsingsplan

Rijkswaterstaat heeft een verplaatsingsplan ('Masterplan functievrijmaken ZTIJ') opgesteld, waarin alternatieve locaties voor de huidige functies ter plaatse van de nieuwe zeesluis en de af te graven onderdelen van de sluiselanden zijn onderzocht. In het verplaatsingsplan is, op basis van ruimtelijke, financiële en juridische criteria en draagvlak bij de stakeholders, een voorkeursvariant met alternatieve locaties voor de te verplaatsen functies bepaald.

Het verplaatsingsplan is opgenomen in bijlage 18 van de toelichting.

De volgende alternatieve locaties komen voor de verplaatsen functies in aanmerking:

Het gemaalgebouw

In dit gebouw kan een bedieningsruimte voor de bediening van de Noordersluis worden ingericht. Deze locatie staat nog niet vast, de definitieve keuze voor de locatie voor bediening van de Noordersluis zal in later stadium worden gemaakt.

Optimaliseren gebruik bestaande voorzieningen

Door het gedeeltelijk afgraven van de sluiselanden verdwijnt een aantal ligplaatsen. In overleg met Centraal Nautisch Beheer zal worden bepaald op welke wijze de huidige ligplaatsen kunnen worden aangepast, zodat meer de capaciteit van de bestaande ligplaatsen kan worden vergroot.

Op dit moment bevinden zich verspreid over het sluisencomplex diverse werk- en opslagplaatsen van Rijkswaterstaat. Waar mogelijk worden deze voorzieningen samengevoegd, waarbij vooral de Deurenbergplaats als nieuwe locatie voor deze voorzieningen zal worden gebruikt.

Deurenbergplaats

De Deurenbergplaats heeft aan de noordelijke oever de mogelijkheid om ingericht te worden als kade. Deze kade kan dan dubbel gebruikt worden: voor opslag van o.a. het hijsframe van de Noordersluis en de Drooglegkuipen.

Omdat deze objecten slechts sporadisch gebruikt worden, kan de kade daarnaast worden ingericht voor permanent gebruik door schepen van de Rijksrederij. Daarvoor zullen een extra steiger en afmeerkader worden gerealiseerd.

Zuider Binnentoeleidingskanaal

Op dit deel van het sluisencomplex komt o.a. duikvereniging IJmond. In de huidige situatie zijn hier al de roeivereniging, de zeekadetten en Nova college aanwezig.

Dit deel van het kanaal biedt ook ruimte voor sleepbedrijf Svitzer voor het afmeren van twee schepen. Op de zuidoever van dit kanaal zijn twee steigers gepland voor de firma's Van Wijk en Van Rhee. D

Derde Rijksbinnenhaven

De huidige loswal bij de monding van de derde Rijksbinnenhaven is in de huidige situatie niet in gebruik. Deze loswal wordt aangepast voor sleepbedrijf Heida.

Door het verwijderen van de auto afzetsteiger nabij de Aquila haven zal de auto afzetsteiger van het Binnenspuikanaal intensiever gebruikt worden. Hiervoor zal ter plaatse van de kop van de Derde Rijksbinnenhaven een extra steiger worden gerealiseerd.

Scoutingvereniging

Op het sluiseland tussen de Midden- en Zuidersluis bevindt zich een verenigingsgebouw van de (water)scouting. Op dit moment wordt nader onderzocht of het gedeeltelijk afgraven van het sluiseland tot meer golfslag leidt ter plaatse van het deel van het Zuiderbinnentoeleidingskanaal dat wordt gebruikt door de scoutingvereniging. Indien blijkt dat het afgraven van het sluiseland leidt tot een situatie waarin de nautische veiligheid voor de scoutingvereniging in het geding kan komen, dan zal elders op, of in de omgeving van, het sluisencomplex een nieuwe locatie voor de scoutingvereniging worden gezocht. Voor de vaststelling van het inpassingsplan zal, op basis van de uitkomsten van het onderzoek naar de effecten van het afgraven van het sluiseland op de nautische veiligheid, worden bepaald of de scoutingvereniging op de huidige locatie kan worden gehandhaafd of zal worden verplaatst.

4.6 Wonen

Woonarken Binnenspuikanaal

In het Binnenspuikanaal ten noorden van het plangebied liggen een aantal woonschepen die ook bewoond zijn. In het bestemmingsplan 'Zeezicht' van de gemeente Velsen is reeds gekozen om deze woonschepen niet positief te bestemmen. De reden hiervoor is primair omdat het mogelijk maken van bewoning op de bestemming ze locatie tegen veel milieuregels in zou gaan.

Rijkswaterstaat (eigenaar van de gronden) heeft aangegeven geen vergunningen (meer) af te geven voor ligplaatsen hier en dat de ligplaatsen ten oosten van de dukdalven worden opgeheven en de woonschepen moeten vertrekken. Er wordt door Rijkswaterstaat ingezet op vertrek van de schepen binnen de looptijd van het bestemmingsplan 'Zeezicht'.

De woonschepen liggen niet binnen het plangebied van dit inpassingsplan (het Binnenspuikanaal valt buiten het plangebied). Op het sluseiland ten zuiden van het Binnenspuikanaal, bevinden zich voorzieningen ten behoeve van de woonschepen (o.a. bergingen, tuinhuisjes). Deze liggen binnen het plangebied van dit inpassingsplan.

De voorzieningen voor de woonschepen die zich binnen het plangebied van dit inpassingsplan bevinden, zijn geen gevoelige en/of kwetsbare objecten voor de omgevings effecten van de nieuwe sluis. Deze objecten zijn daarom niet getoetst aan de omgevingseffecten van de nieuwe sluis.

De woonschepen zelf zijn, ondanks dat deze niet positief zijn bestemd, wel gevoelig en/of kwetsbaar voor diverse milieuaspecten. De omgevingseffecten van de nieuwe sluis op de woonschepen zijn daarom wel onderzocht (zie hoofdstuk 5) in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Uit de onderzoeken voor de diverse milieuaspecten is gebleken dat omgevingseffecten van de nieuwe sluis beperkt toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De toename van de omgevingseffecten past binnen de ruimte die normen en grenswaarden, uit de voor het plan relevante wetten en richtlijnen, bieden. Gelet op het algemeen belang van de zeesluis en het feit dat de woningen op termijn worden gesaneerd maakt dat overschrijdingen acceptabel zijn.

Bedrijfswoningen Sluseiland

Op het sluseiland tussen de Middensluis en de Noordersluis bevinden zich een 20-tal bedrijfswoningen, die van oorsprong werden bewoond door (sluis)personeel van RWS. Het bezwaar op bewoning op deze locatie is echter toegenomen en de noodzaak voor bedrijfswoningen op het sluizencomplex is niet meer aanwezig. Daarom is in het bestemmingsplan Zeezicht reeds gekozen om deze woningen niet positief te bestemmen. Gezien de korte tijd tussen de vaststellingsdatum van het bestemmingsplan 'Zeezicht' en het voorliggende inpassingsplan, de benodigde (milieu)ruimte voor de nieuwe sluis en het concrete zicht op beëindiging van de woonfunctie, is er voor gekozen om de bedrijfswoningen buiten het plangebied van dit inpassingsplan te laten. De bedrijfswoningen blijven daarmee onder de werking van het overgangsrecht van het bestemmingsplan 'Zeezicht' vallen.

De omgevingseffecten van de nieuwe sluis op de woningen zijn wel onderzocht in het kader van een goede ruimtelijke ordening (zie hoofdstuk 5). Uit de onderzoeken voor de diverse milieuaspecten is gebleken dat omgevingseffecten van de nieuwe sluis beperkt toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De toename van de omgevingseffecten past binnen de ruimte die normen en grenswaarden, uit de voor het plan relevante wetten en richtlijnen, bieden. Gelet op het algemeen belang van de zeesluis en het feit dat de woningen op termijn worden gesaneerd maakt dat overschrijdingen acceptabel zijn.

4.7 Overige functies

Forteiland

Het 4 ha. grote eiland waarop het fort staat, heeft een uitgebreid gangenstelsel, meer dan 40 kamers en een indrukwekkende koepelzaal en is een unieke evenementenlocatie. Het eiland ligt tussen de Noordpier en Zuidpier in, voor het sluizencomplex van het Noordzeekanaal. Het Forteiland wordt ingezet als locatie voor allerhande activiteiten zoals: feesten, vergaderingen, (sportieve)groepsactiviteiten,

conferenties, beurzen, cursussen, historische rondleidingen, theaterproducties en televisie- en filmopnames. Daarnaast is er ook een museum op het eiland gevestigd.

Het Forteiland is onderdeel van Unesco werelderfgoed 'De stelling van Amsterdam' en onderdeel van de Holland Route (ERIH european route of industrial heritage).

Om de cultuurhistorische waarden van het Forteiland te beschermen, heeft het fort in dit inpassingsplan de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie'. In de regels van deze bestemming is bepaald dat het realiseren van nieuwe bouwwerken en het uitvoeren van diverse werkzaamheden, slechts worden toegestaan als daarbij voldoende rekening gehouden wordt met de cultuurhistorische waarden van het Forteiland (zie paragraaf 7.3.2 voor een nadere toelichting op de regels).

Vanwege de nautische veiligheid op het Noordzeekanaal en de bescherming van ecologische waarden op het Forteiland, mag alleen het oostelijk deel van het Forteiland worden gebruikt als evenemententerrein.

In de regels van dit inpassingsplan is geborgd dat het aantal evenementen is gemaximaliseerd tot 10 per jaar met een maximale duur van 6 dagen per evenement (zie paragraaf 7.3.2 voor een nadere toelichting op de wijze waarop het maximale aantal evenementen is vastgelegd in de regels).

Vervangen onderwater gelegen deel talud Forteiland door damwand

Aan de noordzijde van het fort, zal een het onderwater gelegen deel talud van het forteiland gedeeltelijk worden worden vervangen door een damwand, om de in- en uitvaart aan de westzijde van de nieuwe sluis mogelijk te maken.

De aanpassing van het onderwater gelegen deel van het talud van het Forteiland is reeds planologisch mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan 'Zeezicht' van de gemeente Velsen. In dit inpassingsplan is er voor gekozen om de randvoorwaarden voor realiseren van bouwwerken binnen de bestemming 'Water' uit dat bestemmingsplan over te nemen in de regels (zie paragraaf 7.3.2 voor een nadere toelichting op de regels).

Zanddepot

Tussen het sluizencomplex en het forteiland bevindt zich een zanddepot. In dit depot wordt zand afkomstig uit de Noordzee tijdelijk opgeslagen, voordat het zand naar de eindbestemming in het binnenland wordt vervoerd.

Het zanddepot zal richting het zuiden worden verplaatst, om de in- en uitvaart aan de westzijde van de nieuwe sluis mogelijk te maken. De verplaatsing van het zanddepot is reeds planologisch mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan 'Zeezicht' van de gemeente Velsen. In dit inpassingsplan is er voor gekozen om de randvoorwaarden voor het zanddepot uit dat bestemmingsplan (ligging, omvang) over te nemen in de regels (zie paragraaf 7.3.2 voor een nadere toelichting op de regels met betrekking tot het zanddepot).

Verenigingsleven

Enkele bestaande gebouwen en objecten ter plaatse van de nieuwe sluis zijn op dit moment in gebruik bij lokale verenigingen (o.a. Onderwatersportvereniging Duikteam IJmond). De initiatiefnemer zal op een andere locatie binnen het plangebied van het voorliggende inpassingsplan ruimte bieden voor deze verenigingen. Daarvoor heeft initiatiefnemer een verplaatsingsplan opgesteld (zie paragraaf 4.5). Het verplaatsingsplan is opgenomen in bijlage 18.

De verplaatsing van de verenigingen naar andere locaties op het sluizencomplex past binnen de wettelijke kaders voor de omgevingseffecten (o.a. geluid, fijn stof en externe veiligheid) van de nieuwe sluis en de industrie in de omgeving.

Horeca en bezoekerscentrum

Op het westelijk deel van het sluiseland van de Noordersluis is een horecavestiging aanwezig. In dit inpassingsplan wordt ter plaatse van de horecavestiging tevens een informatie- en educatiecentrum toegestaan.

De bezoekersfunctie heeft geen substantiële verkeersaantrekkende werking en past binnen de wettelijke kaders voor de omgevingseffecten (o.a. geluid, fijn stof en externe veiligheid) van de nieuwe sluis en de bedrijfsactiviteiten in de omgeving. (zie hoofdstuk 5 voor een nadere toelichting op de toetsing van het

bezoekcentrum aan de wettelijke kaders voor de relevante milieuaspecten).

Hoofdstuk 5 Omgevingseffecten

5.1 Inleiding

In het kader van het MER zijn diverse (milieu)onderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de omgevingseffecten van de nieuwe sluis in beeld gebracht en is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om de effecten van het plan te beperken.

Het volledige MER is als bijlage bij dit inpassingsplan opgenomen.

Sluis geen inrichting in de zin van Wet milieubeheer

In artikel 2.1 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) is bepaald dat een beweegbare waterkering (waaronder ook een sluis kan worden verstaan) niet als inrichting in de zin van de Wet milieubeheer wordt beschouwd (bijlage I, onderdeel C, categorie 1 onder 1).

Dit betekent dat voor het inwerking hebben van de nieuwe sluis geen omgevingsvergunning voor milieu nodig is. Daarnaast zijn diverse normen en grenswaarden voor inrichtingen vanuit diverse sectorale aspecten die onderdeel vormen van de Wet milieubeheer (o.a. geluid, externe veiligheid), niet van toepassing op de nieuwe sluis.

Omgevingseffecten wel getoetst aan normen Wet milieubeheer

Om te kunnen motiveren of de omgevingseffecten nieuwe sluis vanuit het oogpunt van 'een goede ruimtelijke ordening' aanvaardbaar zijn, zijn de effecten van de nieuwe sluis in het MER onderzocht en getoetst aan de diverse normen en grenswaarden van de Wet milieubeheer voor ondermeer de aspecten geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit.

Beperkte toename omgevingseffecten door nieuwe sluis

Uit de onderzoeken voor de diverse milieuaspecten is gebleken dat omgevingseffecten van de nieuwe sluis beperkt toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De toename van de omgevingseffecten past binnen de ruimte die normen en grenswaarden uit de voor het plan relevante wetten en richtlijnen. Omdat de nieuwe sluis niet leidt tot overschrijding van overschrijding van de normen en grenswaarden voor de blootstelling van gevoelige objecten (o.a. woningen) aan de omgevingseffecten, wordt het voorliggende inpassingsplan vanuit het oogpunt van 'een goede ruimtelijke ordening' dan ook aanvaardbaar geacht.

Overige activiteiten sluiscomplex wel een bedrijfsmatige activiteit

De activiteiten op- en rond het sluiscomplex, op een zone ten zuiden van de zuidersluis na, worden wel beschouwd als een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. Voor de dagelijkse bedrijfsvoering, onderhoud en het op kleine schaal laden en lossen van schepen en opslaan van scheepsbenodigdheden ten behoeve van het sluiscomplex, is een omgevingsvergunning verleend.

Voor bedrijfsvoering van het nieuwe sluiscomplex zal, met uitzondering van eerder genoemde zone, een nieuwe omgevingsvergunning worden aangevraagd.

In artikel 6.1 van de regels van het voorliggende inpassingsplan zijn daarom op het sluiscomplex activiteiten tot en met milieucategorie 3.2 uit de Staat van bedrijfsactiviteiten (bijlage 1 bij de planregels) toegelaten. De omgevingseffecten van deze activiteiten zijn tevens beschouwd in de uitgevoerde milieuonderzoeken voor de nieuwe sluis.

5.2 MER

5.2.1 Milieutoets

In de eerste fase van de MIRT-planstudie naar de uitbreiding van de zeetoegang IJmond is de (technische) haalbaarheid van een nieuw te bouwen sluis onderzocht en zijn een MKBA en een milieutoets opgesteld.

Ter onderbouwing van de besluitvorming voor de eerste fase van de planstudie zijn de milieueffecten in een zogenaamde 'milieutoets' in kaart gebracht. Dit betreft de effecten van het Projectalternatief met een groei van ladingstromen tot de maximale capaciteit van het sluizencomplex (125 miljoen ton),

waarbij de Noordersluis is vervangen door een nieuwe, grote zeesluis. De verschillende breedtevarianten bleken, behoudens de aspecten bodem en landschap, geen onderscheidend effect te hebben op het milieu. Conclusie van de milieutoets was dat de aanleg van een nieuwe, grotere sluis en de directe effecten van verkeer en vervoer als gevolg van de nieuwe sluis inpasbaar zijn binnen de milieuwet- en regelgeving.

De Commissie voor de m.e.r. heeft een (vrijwillig) advies uitgebracht over de milieutoets.³ De adviezen en aanbevelingen van de Commissie voor de m.e.r. zijn meegenomen in het MER.

5.2.2 Uitgangspunten in het MER

Om de effecten van het project op het milieu in beeld te brengen - zowel in de aanlegfase als de gebruiksfase - worden in het MER de varianten vergeleken met de (denkbeeldige) situatie waarin de Noordersluis niet wordt vervangen door een nieuwe zeesluis, de zogenoemde autonome ontwikkeling (referentiesituatie).

Het MER is opgenomen in bijlage 2 van de toelichting van het inpassingsplan.

Vlootmix

Een belangrijke basis voor het bepalen van de omgevingseffecten van de nieuwe sluis wordt gevormd door de vlootmix. In verschillende (deel)onderzoeken van het MER zijn vlootmixen gebruikt om de effecten van het plan op de doorstroming van de scheepvaart op het Noordzeekanaal, de wachttijden voor de sluis, luchtkwaliteit en geluidsbelasting in beeld te brengen. De vlootmixen geven een overzicht van het verwachte aantal schepen dat het havengebied rond het Noordzeekanaal bezoekt. De vlootmix is onder andere afhankelijk van de verwachte economische ontwikkelingen in het havengebied en de infrastructurele ontwikkelingen, zoals het wel of niet realiseren van een nieuwe grotere zeesluis (het projectalternatief).

De vlootmix is voor verschillende jaren bepaald op basis van voorspellingen voor:

- de verwachte ladingstroom;
- de totale lading (tonnage) per type schip;
- de totale lading (tonnage) per type schip én scheepsgrootte;
- het totaal aantal schepen.

In de onderstaande tabel zijn de vlootmixen weergegeven die zijn gehanteerd in het MER.

Scenario	Zichtjaar	Tonnage door sluis (MTPA)
1 Huidige situatie	2013	77,1
2 Autonome ontwikkeling	2020	95
3 Autonome ontwikkeling	2030	95
4 Plan (projectalternatief)	2020	98,1
5 Pan (projectalternatief)	2030	125

Tabel 5.1: Vlootmixen

Voor een uitgebreide toelichting op de totstandkoming van de vlootmix wordt verwezen naar bijlage 1 van het deelrapport Verkeer en Vervoer van het MER (het MER is opgenomen bijlage 2 tot en met 13 van dit inpassingsplan).

5.2.3 Uitkomsten van het MER

In het MER is verkend, in hoeverre de aanleg en het gebruik kunnen leiden tot aanzienlijke milieugevolgen, en onder welke condities deze effecten kunnen worden voorkomen of beperkt. Uit het MER is gebleken dat de aanleg en het gebruik van de nieuwe zeesluis tot zowel (beperkt) negatieve als ook (beperkt) positieve effecten leiden.

Voorts is uit het MER gebleken dat met het uitvoeren van de volgende mitigerende maatregelen, het plan inpasbaar is binnen de milieuwet- en regelgeving:

- Voorzorgsmaatregelen voor en tijdens de aanleg om negatieve effecten op soorten te voorkomen, zoals het tijdig ongeschikt maken van werkterreinen om te voorkomen dat er vogels gaan broeden en vleermuisvriendelijke verlichting (Flora en faunawet).
- Beheer- en inrichtingmaatregelen om significant negatieve effecten als gevolg van een toename van

stikstofdepositie uit te sluiten (Natuurbeschermingswet);

Daarnaast is voor het vernietigen van leefgebied van de rietorchis is ontheffing van de Flora- en faunawet nodig. Door de aanwezige exemplaren van de rietorchis te verplanten, gaan geen exemplaren van de rietorchis verloren.

Tenslotte zal Rijkswaterstaat maatregelen treffen om de extra zoutindringing ten gevolge van de grotere sluis terug te dringen en wordt in het ontwerp van de nieuwe sluis rekening gehouden met vismigratie.

In de onderstaande paragrafen zijn de in het MER onderzochte omgevingseffecten van het plan, per aspect samengevat. Voor een uitgebreide toelichting op de omgevingseffecten van het plan wordt verwezen naar het MER (het MER is opgenomen bijlage 2 van dit inpassingsplan).

5.3 Verkeer en vervoer

Voor het aspect verkeer en vervoer zijn voor dit inpassingsplan vooral de effecten van de nieuwe sluis op de scheepvaart in het Noordzeekanaal gebied van belang. In het MER zijn daarom de effecten van de vergroting van de capaciteit van de zeetoegang op het aantal scheepvaartbewegingen en de samenstelling van het type schepen (de vlootmix) in het Noordzeekanaalgebied berekend.

De effecten van de nieuwe sluis op weg en spoorweg verkeer zijn zeer beperkt.

5.3.1 Onderzoek

Huidige situatie

Het sluizencomplex heeft in 2012 in totaal 43.000 schepen met een lading van in totaal 77,1 miljoen ton geschut. Aangenomen wordt dat elk schip het complex twee keer passeert, heen en terug. In totaal geeft dit 21.500 individuele schepen.

Deze schepen zijn onderverdeeld in beroepsvaart (zeevaart en binnenvaart) en recreatievaart. De zeevaart passeert het sluizencomplex, vanaf zee komend, eerst in oostelijke richting. Na lossen en laden in het havengebied achter het sluizencomplex, passeren deze schepen het sluizencomplex weer in westelijke richting. Voor de binnenvaart is dit andersom: zij komen vanuit het binnenland, passeren de sluizen in westelijke richting, bezoeken een haven aan zeezijde en passeren de sluizen weer in oostelijke richting. Dit geldt over het algemeen ook voor de recreatievaart.

Capaciteit

De nieuwe sluis zal breder en langer zijn dan de Noordersluis. Uit het MER is gebleken dat na realisatie van de nieuwe sluis, circa 60.000 schepen met een lading van in totaal 125 miljoen ton kunnen worden geschut in het sluizencomplex. Deze capaciteit wordt gefaciliteerd door de nieuwe sluis, de Noordersluis zal na ingebruikname van de nieuwe sluis alleen nog als noodsluis wordt gebruikt (zie ook paragraaf 4.4).

De nieuwe sluis zal een schutlengte van 500 tot 545 meter hebben. Bij deze lengte kan een schip met een maximale scheepslengte van 400 tot 445 meter (met 100 meter voor - twee - sleepboten) de sluis passeren. Deze schutlengte is voldoende voor de langste schepen in de huidige vloot als voor eventuele toekomstige langere schepen.

Getijonafhankelijk schutten

De nieuwe zeesluis zal dieper worden dan de bestaande sluis. Daardoor wordt het voor schepen met een grotere diepgang mogelijk om ook bij een lagere zeewaterstand de sluis in te varen (getijonafhankelijk schutten).

Vlotheid

De grotere diepte van de nieuwe zeesluis geeft de mogelijkheid tot getijonafhankelijk schutten. De vlotheid op netwerkniveau wordt vooral bepaald door de wachttijden voor schepen voor het sluizencomplex. Uit het MER is gebleken dat bij een doorvoer van 125 miljoen ton door de nieuwe zeesluis in 2030, de wachttijden acceptabel zullen blijven.

Capaciteit Noordzeekanaal

Het beschikbare profiel van het Noordzeekanaal en de havenbekkens (die zijn uitgelegd op grote

zeevaart) heeft voldoende capaciteit om de verwachte stijging van de scheepvaart op te vangen.

Recreatievaart

De nieuwe zeesluis heeft naar verwachting geen invloed op de intensiteit van de recreatievaart in het Noordzeekanaalgebied.

Wegverkeer

De wegen over het sluizencomplex worden aangepast in de nieuwe situatie, maar er is geen sprake van toename van de verkeersdruk. Capaciteitsuitbreiding van de wegenstructuur en/of aanpassing van het wegennet rondom het sluizencomplex is dan ook niet noodzakelijk.

Effect op de achterlandverbindingen

In de milieutoets in planfase 1 is gekeken naar de effecten van de nieuwe sluis op de achterlandverbindingen. Hierin is op hoofdlijnen gekeken naar de gevolgen van de aanleg van de nieuwe zeesluis voor de (vlotheid van de) achterlandverbindingen: weg, water en spoor. De effecten op weg en spoor zijn zeer beperkt.

De effecten op de binnenvaart betreffen vooral de capaciteit van de sluiscomplexen richting het achterland: de Oranje-, Prinses Irene- en Prinses Beatrixsluizen, in respectievelijk Amsterdam, Wijk bij Duurstede en Nieuwegein. Ten opzichte van de huidige situatie wordt bij deze sluizen een behoorlijke toename van het aantal scheepvaartbewegingen verwacht. De groei van de scheepvaartbewegingen is voornamelijk een autonome ontwikkeling, de nieuwe sluis levert slechts een beperkte toename aan de groei van de scheepvaartbewegingen door deze sluizen.

Voor het Prinses Beatrixsluizencomplex wordt een vergroting van de capaciteit voorzien.

Verkeersmanagement en -veiligheid in het Noordzeekanaalgebied

Het operationeel verkeersmanagement wordt in het Noordzeekanaalgebied uitgevoerd door het Centraal Nautisch Beheer (CNB). Ten behoeve van een veilige en vlotte verkeersafwikkeling zijn verschillende verkeersmanagement maatregelen genomen. Zo valt het Noordzeekanaalgebied onder (wal)radardekking en zijn ook aanvullende maatregelen zoals (maar niet uitsluitend) varende toezicht en handhaving, bebording en belichting aanwezig.

In 2030 zullen jaarlijks circa 513 grote schepen de sluizen passeren. Dit is een toename van 269 schepen ten opzichte van het aantal schepen dat in 2016 het gebied ten oosten van de sluizen zal bezoeken. Hoewel het aantal grote schepen meer dan verdubbelt, blijft het aantal grote schepen beperkt ten opzichte van het totaal aantal schepen dat de sluizen zal passeren.

Zonder maatregelen zou echter wel het aantal (onwenselijke) ontmoetingen in het havengebied tussen grote zeeschepen echter wel toenemen. De introductie van de ontmoetingsregels op het Noordzeekanaal is hierbij een belangrijke maatregel.

Ten behoeve van de nautische veiligheid op het Noordzeekanaal heeft Rijkswaterstaat een aantal ontmoetingsregels voor schepen opgesteld, waarbij is aangegeven welke ontmoetingen (onder welke omstandigheden) nog zijn toegestaan. Door deze regels worden onwenselijke ontmoetingen tussen te grote zeeschepen voorkomen.

De ontmoetingsregels zullen na openstelling van de nieuwe sluis in werking treden.

Bewegwijzering scheepvaartverkeer

Voor de bewegwijzering/routering op vaarwegen gelden de Scheepvaartverkeerswet (artikel 5), Richtlijnen Vaarwegen 2011 (RVW) en de Richtlijnen Scheepvaarttekens 2008 (Rst). In de richtlijnen Rvw en Rst zijn eisen opgenomen m.b.t. tot de afmetingen en vormgeving en de bewegwijzering van vaarwegen.

Op grond van artikel 5 van de Scheepvaartverkeerswet zal een verkeersbesluit worden genomen voor de toekomstige bewegwijzering ter geleiding van de scheepvaart op en rond het sluizencomplex.

5.3.2 Conclusies

De grootste sluis uit het sluizencomplex, de Noordersluis, loopt rond 2029 tegen het eind van zijn technische levensduur aan en zal al in een eerder stadium onvoldoende capaciteit hebben om de verwachte groei van de scheepvaart in het Noordzeekanaalgebied op te vangen. De wachttijden bij de sluis zullen, zonder uitbreiding van de capaciteit, na 2016 dermate toenemen, dat een jaarlijkse doorvoer van meer dan 50.000 schepen met een lading van 95 miljoen ton niet kan worden gefaciliteerd. Uit het MER is gebleken dat in de nieuwe zeesluis in 2030 naar verwachting een groei tot circa 60.000 geschutte schepen met een lading van in totaal 125 miljoen ton kan worden opgevangen. Deze groei van het aantal scheepvaartbewegingen leidt niet tot capaciteitsproblemen in het Noordzeekanaalgebied of op de achterland verbindingen.

Door het instellen van ontmoetingsregels op het Noordzeekanaal, blijft de nautische veiligheid bij de groei van het aantal scheepvaartbewegingen geborgd.

5.4 Geluid

De vervanging van de Noordersluis door een nieuwere, grotere zeesluis heeft voor het thema geluid effect op scheepvaart- en wegverkeer. De regelgeving voor geluidhinder, voor zover van dit project van belang, is vastgelegd in de Wet geluidhinder (Wgh).

5.4.1 Beleid, wet- en regelgeving

In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industriellawaai. Deze normen bieden een toetsingskader voor het geluidniveau op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen en scholen.

In de Wgh staan de geluidszones rond of langs een geluidsbron centraal. Daarbinnen moet een akoestisch optimale situatie worden nagestreefd, waarbij de aandacht is gericht op geluidsgevoelige objecten, zoals woningen. Met het stelsel van zonering is een koppeling gelegd tussen beperking van geluidhinder en ruimtelijke ordening. Geluidszones zijn voor verschillende geluidsbronnen voorgeschreven, waaronder industrie, wegverkeer en railverkeer. Voor scheepvaartverkeer, laagfrequent geluid, cumulatie van geluid en geluid in stiltegebieden bestaan geen wettelijk voorgeschreven rekenmethoden of normen.

De Wgh kent een ondergrens, de zogenaamde voorkeursgrenswaarde. Wanneer de geluidbelasting lager is dan deze waarde, zijn de voorwaarden die de Wgh stelt aan het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen niet van toepassing.

Daarnaast is er in de Wgh een bovengrens opgenomen, de maximaal toelaatbare geluidbelasting. Indien de geluidbelasting hoger is dan deze waarde, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen in principe niet mogelijk.

Wanneer de geluidbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting ligt, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen aan beperkingen gebonden en alleen onder voorwaarden mogelijk. Dit wordt een 'hogere waarde' genoemd ('hoger' in de zin van hoger dan de voorkeursgrenswaarde) en wordt via een formele procedure - separaat van het inpassingsplan - vastgelegd.

Geluidbelasting vanwege schepen

Voor de schepen wordt onderscheid gemaakt tussen de stilliggende schepen in de sluis en de varende schepen. Voor het geluid vanwege de varende en stilliggende schepen zijn geen grenswaarden in de Wet geluidhinder opgenomen. Daarnaast wordt een beweegbare waterkering in het Besluit omgevingsrecht niet beschouwd als een bedrijfsmatige activiteit. De grenswaarden uit de wet Geluidhinder zijn dan ook niet van toepassing op de sluis.

Echter in het kader van de beoordeling of sprake is van een goede ruimtelijke ordening zijn de geluideffecten van de schepen wel inzichtelijk gemaakt. Hierbij is aangesloten op methodiek voor het beoordelen van scheepvaartgeluid uit de rapportage 'Geluidseffecten scheepvaartlawaai' (2004) van het ministerie van Infrastructuur in milieu. Op basis van deze beoordelingsmethode is in het akoestisch

onderzoek het aantal geluidgevoelige objecten geluidbelasting van 55 dB of meer vanwege schepen inzichtelijk gemaakt.

Geluidsgevoelig objecten

In de beoordelingsmethode 'Geluidseffecten scheepvaartlawaai' worden de volgende niveau's van geluidhinder afkomstig van schepen gehanteerd voor geluidgevoelige objecten (woningen, andere geluidgevoelige gebouwen en geluidgevoelige terreinen):

- Als de geluidbelasting tussen 50 en 55 dB (Lden) ligt, is sprake van een aandachtssituatie (maximaal 5% ernstig gehinderden);
- Tussen 55 en 65 dB (maximaal 10% ernstig gehinderden) wordt gesteld dat maatregelen moeten worden overwogen;
- Een waarde van meer dan 65 dB dient in beginsel te worden vermeden.

Ondanks dat voor scheepvaart lawaai geen wettelijk kader geldt, dienen in het kader van een goede ruimtelijke ordening maatregelen worden afgewogen door het bevoegd gezag (GS van de provincie Noord-Holland) voor de woningen met een hoge geluidbelasting.

In 2005 is een rekentool ontwikkeld, genaamd om indicatief de geluidsbelastingen vanwege scheepvaartverkeer te bepalen en te toetsen. Deze rekentool is sindsdien in Nederland gebruikt bij ruimtelijke procedures en geschikt bevonden door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Omdat bron- en overdrachtsmaatregelen niet mogelijk zijn, moet hierbij gedacht worden aan gevelmaatregelen, met het oog op het realiseren van een goed woonklimaat in de woning. Deze afweging zal gebaseerd worden op de toename van de geluidbijdrage van de scheepvaart op de gecumuleerde geluidbelasting.

Woonschepen

In de wijziging van de wet geluidhinder van juli 2012 wordt de bestemde ligplaats in het water voor een woonschip aangemerkt als een geluidgevoelig terrein (en niet als een geluidgevoelig gebouw). De aanwijzing van een ligplaats voor een woonschip brengt met zich mee dat een woonschip geen verblijfsruimte heeft. Derhalve zijn de binnenwaarden uit de Wgh niet van toepassing op een woonschip. Voor ligplaatsen van woonschepen zijn in het akoestisch onderzoek daarom uitsluitend de geluidbelastingen in beeld gebracht.

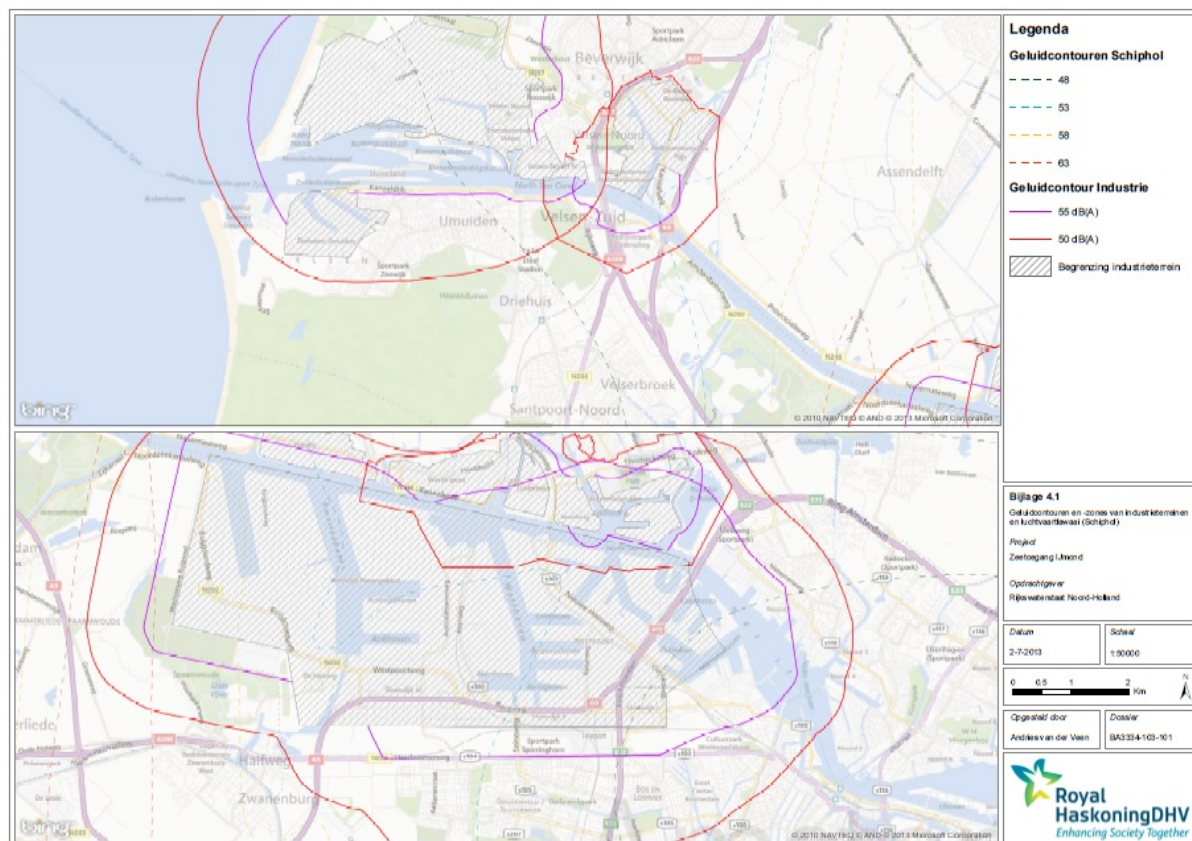
5.4.2 Onderzoek

Huidige situatie

Langs het Noordzeekanaal, met name in Velsen en Amsterdam, vinden veel activiteiten plaats die geluid kunnen veroorzaken. Er bevindt zich een aantal gezoneerde industrieterreinen langs het Noordzeekanaal, zoals IJmond, De Pijp, Westpoort, Achtersluispolder en Hoogtij. Ook ligt een groot deel van het Noordzeekanaal binnen de geluidcontouren van Schiphol. Daarnaast bevindt zich ook een aantal lokale en provinciale wegen langs het Noordzeekanaal die lokaal een geluidbijdrage leveren op geluidgevoelige objecten.

Geluidzones

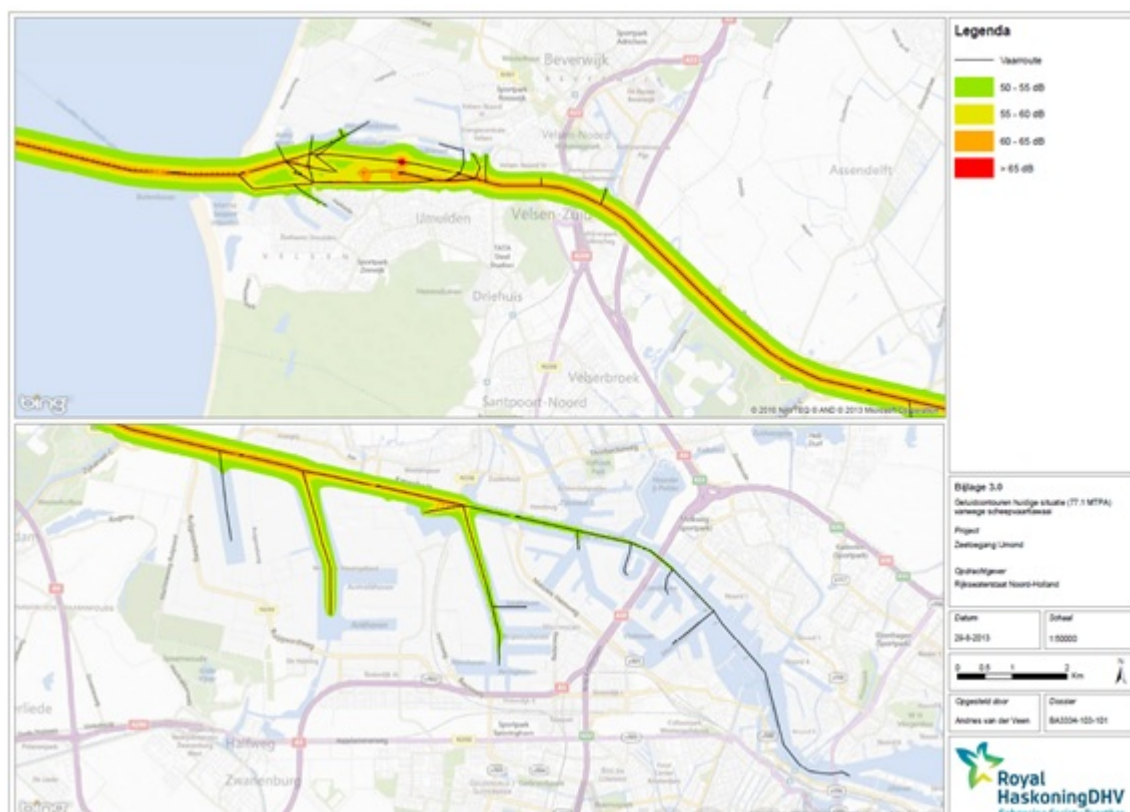
In het Noordzeekanaalgebied liggen diverse gezoneerde industrieterreinen in de zin van de Wet geluidhinder. Het plangebied ligt binnen de geluidzone van het industrieterrein IJmond. Daarnaast ligt het plangebied binnen de 48dB contour van de luchthaven Schiphol. Op onderstaande figuur zijn de geluidzones voor industrie en luchtvaart in het Noordzeekanaalgebied weergegeven.



Figuur 5.1: Geluidzones industrie en luchtvaart in het Noordzeekanaalgebied

Geluidbelasting scheepvaart in huidige situatie

Langs het Noordzeekanaal zijn woonkernen en enkele verspreid liggende woningen gesitueerd. Op Sluiseiland, tussen de Zuiderluis en Middensluis, bevinden zich ook woningen. Nabij de sluisen bevinden zich ligplaatsen voor woonschepen in het Binnenspuikanaal. De woonkernen, verspreid liggende woningen en woonschepen ondervinden in de huidige situatie een geluidbelasting als gevolg van industrie, Schiphol, wegverkeer en scheepvaart. De geluidcontouren van de scheepvaart over het Noordzeekanaal in de huidige situatie (77,1 Mton/jaar doorvoer) zijn schematisch weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 5.2 Geluidbelasting scheepvaart in huidige situatie

Autonome ontwikkeling geluidbelasting scheepvaart

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat in 2030 met de huidige sluis en een maximale doorvoer van 95 miljoen ton, sprake zal zijn van 464 woningen en 12 ligplaatsen een geluidbelasting van 50 dB of meer vanwege scheepvaart. In het aandachtsgebied van 55 dB of meer bevinden zich 11 woningen op Sluiseiland en 3 woningen in de Amstelstraat. Daarnaast betreffen dit 5 ligplaatsen voor woonschepen (4 in het Binnenspuikanaal en 1 op Sluiseiland). De hoogste geluidbelasting vanwege de schepen bedraagt 61 dB ter plaatse van de woningen op Sluiseiland.

Toekomstige geluidbelasting vanwege scheepvaart

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat in de toekomstige situatie het totaal aantal geluidgevoelige objecten en ligplaatsen voor woonschepen met een geluidbelasting van 50 dB of meer vanwege de schepen in de toekomstige situatie respectievelijk 811 en 12 is.

In het aandachtsgebied van 55 dB of meer bevinden zich 40 woningen, die zijn gelegen ter hoogte van Sluisplein, IJmuidenstraat, Amstelstraat, Amsterdamseweg, Jan Kostelijklaan, Torenstraat, Kanaalweg en Sluiseiland. Daarnaast zijn er 12 ligplaatsen voor woonschepen (11 in het Binnenspuikanaal en 1 op Sluiseiland). De hoogste geluidbelasting vanwege de schepen bedraagt 62 dB ter plaatse van de woningen op Sluiseiland (aan deze woningen is reeds in het bestemmingsplan 'Zeezicht' van de gemeente Velsen een positieve bestemming onthouden, zie ook paragraaf 4.6).

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidbelasting als gevolg van het project maximaal 62 dB bedraagt, een toename met 1,9 dB ten opzichte van de huidige situatie (huidige sluis met doorvoer van 95 miljoen ton in 2030). Deze geluidbelasting treedt op bij de woningen op het Sluiseiland.

De geluidbelasting op de woningen langs het Noordzeekanaal is ten hoogste 56 dB; een toename van circa 2 dB ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Contouren				
Afstand 50 dB contour	maximaal circa 420 m (thv sluisen)			
Afstand 55 dB contour	maximaal circa 350 m (thv sluisen)			
Afstand 60 dB contour	maximaal circa 240 m (thv sluisen)			
Afstand 65 dB contour	maximaal circa 90 m (thv sluisen)			
Aantal woningen geluidbelasting	50 - 55 dB	55 - 60 dB	60 - 65 dB	>65 dB

Woningen langs kanaal	771	29	0	0
Woningen Sluiseiland + woonschip	0	0+1	11	0
Woonschepen Binnenspuikanaal	0	7	4	0
Totaal	771	37	15	0

Tabel 5.1: Overzicht geluidsbelasting vanwege scheepvaart

Toekomstige geluidbelasting vanwege wegverkeer

Uit het MER is gebleken dat dat in beide ontwerpvarianten geen overschrijding van de grenswaarde plaatsvindt vanwege de wijzigingen aan de Middensluisweg. Er is geen sprake van reconstructie volgens de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder stelt geen aanvullende eisen ten aanzien van de wijzigingen aan de Middensluisweg.

Cumulatie van geluid

Voor de geluidgevoelige objecten met een geluidbelasting van 55 dB of meer vanwege scheepvaartlawaaï, is ook de cumulatieve geluidbelasting van scheepvaartlawaaï samen met de overige gezondeerde geluidbronnen bepaald (industrielawaaï, wegverkeerslawaaï en luchtvaartlawaaï).

Alle geluidgevoelige objecten liggen binnen de 48 dB contour van Schiphol. Ook bevindt zich een aantal geluidgevoelige objecten binnen de geluidzones van de industrieterreinen IJmond en/of De Pijp. Voor deze industrieterreinen zijn de MTG's en vastgestelde hogere waarden (op basis van het aanvullende saneringsprogramma) beschouwd. Daarnaast is een aantal van deze (geluidgevoelige) objecten gelegen langs een weg (Sluisplein, Kanaaldijk, Stationsweg/Parkweg en Minister van Houtlaan/Houtenlaan). Van deze wegen zijn de geluidbelastingen per geluidgevoelig object bepaald.

Voor scheepvaartlawaaï is geen dosis-effectrelatie bekend. Op basis van de karakteristieken van scheepvaartlawaaï wordt verondersteld dat dit geluid, wat hinderlijkheid betreft, ligt tussen wegverkeerslawaaï (met een bijna continu karakter) en spoorweglawaaï (met lange pauzes tussen de passages). Voor het bepalen van de gecumuleerde geluidbelasting is de hinderlijkheid van scheepvaartlawaaï gelijk gesteld die van aan wegverkeerslawaaï (worst-case benadering).

Uit de resultaten blijkt dat door het plan op 40 woningen en 12 ligplaatsen voor woonschepen sprake is van een geluidbelasting vanwege scheepvaartlawaaï van 55 dB of meer. Het effect van het plan op de gecumuleerde geluidbelasting is minder dan 0,5 dB.

5.4.3 Conclusies

Geluidhinder scheepvaart

In het kade van een goede ruimtelijke ordening dienen door het bevoegd gezag maatregelen worden afgewogen voor de 40 woningen met een geluidbelasting als gevolg van het scheepvaartverkeer van 55 dB of meer.

Uit de resultaten blijkt dat het effect van het plan op de woningen op het sluisseiland maximaal 1.9 dB bedraagt.

Voor de overige woningen geldt dat vanwege andere geluidbronnen al sprake is van een hoge geluidbelasting. Het effect van dit project op de gecumuleerde geluidbelasting is minder dan 0,5 dB, wat menselijke gehoor niet waarneembaar is. Het treffen van gevelmaatregelen voor deze woningen is daarmee niet doelmatig.

De aanwijzing van een ligplaats voor een woonschip brengt met zich mee dat een woonschip geen verblijfsruimte heeft. Derhalve zijn de binnenwaarden uit de Wgh niet van toepassing op een woonschip. Voor de betreffende woningen en woonschepen met een geluidbelasting van 55 dB of meer zijn ook de gecumuleerde geluidbelastingen inzichtelijk gemaakt.

5.5 Luchtkwaliteit

5.5.1 Beleid, wet- en regelgeving

Bij het vaststellen van een inpassingsplan dient het wettelijke stelsel voor luchtkwaliteiteisen gevolgd te worden. Dit staat beschreven in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (hierna: Wet luchtkwaliteit). Dit wettelijke stelsel is van kracht sinds november 2007 en wordt ook wel de 'Wet luchtkwaliteit' genoemd. In algemene zin kan worden gesteld dat de Wet luchtkwaliteit bestaat uit in Europees verband vastgestelde normen van maximumconcentraties voor een aantal componenten. In Nederland zijn twee componenten die het meest kritisch zijn in relatie tot overschrijding van de grenswaarden. Het betreft hierbij NO₂ (stikstofdioxide) en PM₁₀ (fijn stof). NO₂ wordt voornamelijk beïnvloed door het wegverkeer (verkeersbewegingen). PM₁₀ wordt beïnvloed door grote industriële bronnen (ook uit het buitenland), diffuse bronnen zoals wegverkeer, natuurlijke bronnen en intensieve veehouderijen. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient onderzocht te worden of voldaan wordt aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit.

Naast de 'Wet luchtkwaliteit' is ook de 'Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007' van kracht (verder: Rbl 2007). In deze Regeling zijn onder meer regels vastgelegd over de manier waarop luchtkwaliteitsonderzoeken dienen te worden uitgevoerd. Daarnaast is in de Rbl 2007 een correctie opgenomen voor zwevende deeltjes, die zich van nature in de lucht bevinden en niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens, de zeezoutcorrectie.

In het geval van overschrijding van grenswaarden, mogen de concentratiebijdragen van natuurlijke bronnen in aftrek worden gebracht.

Besluit en regeling niet in betekenende mate bijdragen (NIBM)

Artikel 5.16, eerste lid, onder b, van de wet milieubeheer introduceert het begrip "niet in betekende mate". In het Besluit 'Niet in betekende mate bijdragen' (Besluit Nibm) en de Regeling Niet in betekende mate bijdragen (Regeling Nibm) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip "niet in betekende mate (nibm)". Projecten waarvan vastgesteld is dat deze 'niet in betekende mate' (nibm) bijdragen aan de luchtverontreiniging, zijn vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Van nibm is sprake als ten gevolge van de uitoefening of toepassing van een plan of activiteit de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM₁₀) als stikstofdioxide met ingang van het tijdstip dat het NSL in werking is getreden niet de 3%- grens overschrijdt. In de Regeling Nibm is voor bepaalde categorieën van projecten de 3%-grens getalsmatig geconcretiseerd. In aangewezen gevallen hoeft zelfs geen indicatieve berekening plaats te vinden en kan het project zonder verdere motivering of toetsing doorgang vinden.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Op 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden met een doorlooptijd tot 1 augustus 2014. Het NSL bevat projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren. Doel van het NSL is dat in Nederland vanaf 11 juni 2011 aan de Europese normen voor PM₁₀ en vanaf 1 januari 2015 aan de Europese normen voor NO₂ voldaan wordt. Projecten die in het NSL zijn opgenomen, kunnen doorgang vinden wanneer het betreffende project zoals het uitgevoerd gaat worden past binnen het NSL of er in ieder geval niet mee in strijd is.

Het project "Zeetoeegang IJmond" is niet opgenomen in het NSL. Dat houdt in dat grondslag art. 5.16 lid 1 sub d niet gehanteerd kan worden en dat één van de andere grondslagen uit artikel 5.16 van de Wm moet worden toegepast.

Visie Luchtkwaliteit IJmond 2012-2016

Naast het wettelijk kader is door gemeenten in de IJmond regio een visie op de luchtkwaliteit in de IJmond opgesteld. De kern van deze visie is balans in de economische ontwikkeling en de daarbij behorende impact op de luchtkwaliteit en verbeteringen in de leefkwaliteit doorslaat naar een verbetering van de luchtkwaliteit. Deze wens tot verbetering van de luchtkwaliteit staat los van de te behalen normen en grenswaarden.

5.5.2 Onderzoek

Door de realisatie van een nieuwe sluis met een grotere doorvoercapaciteit, neemt het aantal scheepvaartbewegingen in het Noordzeekanaal toe. Dit heeft effect op de emissies van stikstofoxiden en fijn stof. In het MER is de bijdrage van het plan aan de verslechtering van de luchtkwaliteit onderzocht.

Huidige situatie

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek is gebleken dat de grenswaarden voor de 24-uurgemiddelde concentratie PM10 in het plangebied en het invloedsgebied van het plan (het studiegebied) wordt overschreden. De overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde concentratie PM10 komen voor ter plaatse van het sluisencomplex, op het strand en op enkele locaties in het westelijk havengebied van Amsterdam.

De grenswaarden voor de concentraties NO₂ worden zowel in het plangebied als het invloedsgebied van het plan in de huidige situatie niet overschreden.

Motivering effecten luchtkwaliteit

Om te motiveren of de bijdrage van een plan aan de verslechtering van de luchtkwaliteit past binnen de kader van de Wet milieubeheer en de Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) dient het plan te voldoen aan een of meer van de onderstaande grondslagen:

1. het project leidt niet tot overschrijding van grenswaarden;
2. als er aannemelijk is gemaakt dat er grenswaarden worden overschreden:
 - a. maar ten gevolge van het project is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk;
 - b. maar ten gevolge van een door het project optredend effect of een met het plan samenhangende maatregel is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk;
3. het plan draagt niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit;
4. het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet strijdig met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Wanneer een plan voldoet aan een of meerdere grondslagen, voldoet het plan aan de vereisten van de Wet milieubeheer met betrekking tot luchtkwaliteit.

Ad 1

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek is gebleken dat de groei van de scheepvaart zal leiden tot een toename van de NO₂, PM10 en PM2,5-concentraties.

NO₂

Het plan zal in het grootste deel van het onderzochte gebied leiden tot een toename van de jaargemiddelde concentratie NO₂ van 0,5 µ/m³. In de omgeving van de Amerikahaven is de bijdrage van het plan aan de jaargemiddelde concentratie NO₂ hoger, daar is de maximale toename 1 µ/m³. In de huidige situatie (2013) is de totale concentratie NO₂ in het grootste gedeelte van het plangebied tussen de 20 en 30 µ/m³. Door de planbijdrage wordt de grenswaarde voor NO₂ in het plangebied, op de plaatsen waar op grond van het toepasbaarheidsbeginsel of blootstellingscriterium getoetst dient te worden, niet overschreden. Hiermee wordt voor NO₂ aan toelaatbaarheidseis a. in artikel 5.16 Wm voldaan

PM10

Op de plaatsen waar op grond van het toepasbaarheidsbeginsel of blootstellingscriterium getoetst dient te worden, bedraagt de bijdrage van het plan aan de jaargemiddelde concentratie PM10 bedraagt maximaal 0,16 µ/m³. Op gevoelige bestemmingen die niet uitgezonderd worden op basis van het toepasbaarheidsbeginsel en blootstellingscriterium (o.a. woongebieden) bedraagt de toename van de jaargemiddelde PM10-concentratie in het grootste gedeelte van het plangebied minder dan 0,05 µ/m³ (PM10) en op enkele plaatsen minder dan 0,1 µ/m³. In de huidige situatie (2013) wordt de 24-uurgemiddelde grenswaarde voor PM10 op enkele plaatsen in de IJmond (strand Velsen Noord en aan de noordzijde van het sluisencomplex) overschreden. Een deel van de overschrijdingslocaties - strand Velsen Noord - kan niet op basis van het toepasbaarheidsbeginsel en blootstellingscriterium

worden uitgezonderd van toetsing aan de grenswaarde. Aangezien het plan een, weliswaar beperkte, toename van de PM10-concentratie bewerkstelligt op plaatsen waar de grenswaarde reeds wordt overschreden (en waar moet worden getoetst), wordt aan toelaatbaarheidseis a. ten aanzien van PM10 in casu niet voldaan.

PM2,5

Op de plaatsen waar op grond van het toepasbaarheidsbeginsel of blootstellingscriterium getoetst dient te worden, bedraagt de bijdrage van het plan aan de jaargemiddelde concentratie PM2,5 bedraagt maximaal 0,16 μm^3 . In het grootste deel van het studiegebied bedraagt de bijdrage minder dan 0,05 μm^3 . In de huidige situatie (2013) wordt de (toekomstige) jaargemiddelde grenswaarde alleen ter hoogte van de noordzijde van het sluizencomplex zeer beperkt overschreden. Aangezien de overschrijdingslocatie een bestemming betreft die op grond van het blootstellingscriterium kan worden uitgezonderd, wordt voor PM2,5 voldaan aan toelaatbaarheidseis a. in artikel 5.16 Wm.

Ad b.

Zie bij ad a. waaruit blijkt dat de groei van de scheepvaart zal leiden tot een beperkte toename van PM10 concentraties. De toename van PM10 kan niet worden gecompenseerd via een per saldo optredende verbetering die direct of indirect is te herleiden tot het project Zeetoegang IJmond. Reductiemaatregelen voor de zeeschepen die door de sluis varen zijn voor PM10 fijn stof redelijkerwijs niet te formuleren, omdat de International Maritime Organization (IMO) geen eisen stelt ten aanzien van fijn stof emissies van motoren. Bovendien gaat het om een groot aantal schepen die allemaal een beperkt aantal calls maken. De IMO heeft wel een eis gesteld aan het toegestane gehalte zwavel in stookolie. Hierdoor zal vanaf 2015 de PM10-uitstoot van zeeschepen gehalveerd worden.

Aan toelaatbaarheidseis b. wordt in casu niet voldaan.

Ad c.

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek is gebleken dat de bijdrage van het plan aan de concentratie PM10, niet leidt tot overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarden. Voor PM10 wordt echter de etmaalgemiddelde grenswaarde in de huidige situatie op diverse locaties in het IJmondgebied overschreden. Omdat de bijdrage van het plan aan de jaargemiddelde PM10-concentraties, op de plaatsen waar op grond van het toepasbaarheidsbeginsel of blootstellingscriterium getoetst dient te worden, minder dan 1,2 μm^3 bedraagt, draagt het plan niet in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen.

Aan toelaatbaarheidseis c. wordt in casu voldaan.

Ad d

Nu aan toelaatbaarheidseis c. wordt voldaan, kan bespreking van d. achterwege blijven. Overigens is het plan niet opgenomen in het NSL.

5.5.3 Conclusies

Het inpassingsplan Zeetoegang IJmond kan voor wat betreft luchtkwaliteit worden gerealiseerd op basis van de Wet milieubeheer ('niet in betekenende mate', art. 5.16, 1ste lid, onder c). Het goede woon- en leefklimaat in de regio als geheel en de kernen Velsen en IJmuiden in het bijzonder zijn gebaat bij het niet verder toenemen van de concentratie aan luchtverontreinigende stoffen ter plaatse. Niettemin is er aanleiding om in dit geval het belang van de continuïteit van de zeevaartafwikkeling voor te laten gaan op het belang van een gelijkblijvend luchtkwaliteitsniveau. Dit wordt ingegeven door het feit dat de blootstellingseffecten als gevolg van de aanleg van de sluis op de woongebieden en de horecalocaties zeer gering zijn; <0,05 μm^3 (PM10) en op enkele plaatsen <0,1 μm^3 . Dit is ook het geval voor de locaties waar op dit moment een overschrijding van de 24-uursgemiddelde grenswaarde wordt geconstateerd (noordzijde sluizencomplex en strand Velsen Noord).

De IJmondgemeenten en de Provincie Noord-Holland hebben het initiatief genomen om met Tata Steel, gemeente Amsterdam, het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, Zeehaven IJmuiden N.V., de Haven- en Ondernemersvereniging IJmond en Havenbedrijf Amsterdam een dialoog te starten over de balans tussen ruimte voor economische ontwikkeling en

leefklimaat/milieu in de IJmond. In oktober 2013 is er in het kader van de milieudialoog een pakket met (luchtkwaliteits-) maatregelen vastgesteld, dat op korte termijn worden uitgevoerd en erop is gericht de leefbaarheid in de regio te verbeteren. Genoemd initiatief wordt voortgezet. Partijen blijven met elkaar in dialoog om te bezien hoe in de toekomst de milieusituatie in de IJmond verder te verbeteren. Daarbij wordt, onder andere, de mogelijkheden ten behoeve van schonere scheepvaart onderzocht. Daarnaast wordt bezien hoe op termijn kan worden ingezet op het substantieel verlagen van de fijn stof-concentratie in het IJmondgebied.

5.6 Externe veiligheid

5.6.1 Beleid, wet- en regelgeving

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen voor derden. Het gaat daarbij zowel om het vervoer van gevaarlijke stoffen (weg, water, spoor en buisleidingen) als om inrichtingen met opslag, productie en/of gebruik van gevaarlijke stoffen. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Circulaire RNVGS) zijn risicomaten met bijbehorende risiconormen opgenomen voor respectievelijk inrichtingen en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De normen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn vooralsnog niet wettelijk vastgelegd, zoals dat bijvoorbeeld voor inrichtingen gedaan is in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). In november 2008 is er een ambtelijk concept Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (Btev) aangeboden aan de Tweede Kamer. Zolang er nog geen wettelijke verankering is gerealiseerd, wordt het huidige externe veiligheidsbeleid voor het transport gevaarlijke stoffen vastgesteld in de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen.

Het externe veiligheidsbeleid kent twee risicomaten, het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico is genormeerd en voor het groepsrisico geldt een zogenaamde oriëntatiewaarde. Daarnaast geldt in sommige situaties een verantwoordingsplicht van het groepsrisico. Dit is een verplichting voor het bevoegd gezag. In het externe veiligheidsbeleid wordt daarnaast onderscheid gemaakt tussen verschillende soorten objecten: kwetsbare objecten, beperkt kwetsbare objecten en overige objecten. Voor kwetsbare objecten geldt de norm voor het plaatsgebonden risico als grenswaarde, voor beperkt kwetsbare objecten als richtwaarde en voor overige objecten heeft de norm geen betekenis.

5.6.2 Onderzoek

Huidige situatie

Inrichtingen

Het invloedsgebied van de inrichtingen Tata Steel B.V. en Nuon Power Generation B.V. (Velsen) valt over het plangebied. De ligging van de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} per jaar van de relevante inrichtingen leiden niet tot knelpunten. Voor het groepsrisico kan worden opgemerkt dat het groepsrisico van Nuon ruim onder de oriëntatiewaarde ligt. Van Tata Steel B.V. ligt het groepsrisico net onder de oriëntatiewaarde.

Transport

Naast het Noordzeekanaal zijn er geen transportassen in de omgeving van het plangebied aanwezig met een invloedsgebied over het plangebied. De transportassen, weg, spoor en buisleidingen zijn niet relevant.

De intensiteit van het totaal aantal schepen op het Noordzeekanaal is aanzienlijk lager dan de vergeleken vaarroutes. Dit geldt ook voor intensiteit van de schepen met gevaarlijke stoffen. De verwachting is dat in de huidige situatie geen PR 10^{-6} contour berekend wordt voor het Noordzeekanaal. Dit geldt zowel voor het gebied rondom de sluis als voor het gebied na het sluizencomplex. De verwachting is dat het groepsrisico in de huidige situatie onder de onder de oriëntatiewaarde ligt.

Buisleidingen

Aan de zuidzijde van het Noordzeekanaal (ter hoogte van de Kanaaldijk) is een buisleiding gelegen waardoor, onder grote druk, olie wordt getransporteerd. Deze leiding heeft een PR 10^{-6} contour van 30 meter en een invloedsgebied voor het groepsrisico van 44 meter.

Voor het deel van de leiding dat binnen het plangebied van dit inpassingsplan ligt, bevinden zich geen kwetsbare objecten binnen de contour voor het plaatsgebonden risico. Er zijn wel enkele objecten aanwezig binnen het invloedsgebied voor het groepsrisico.

Toekomstige situatie

De nieuwe sluis wordt vanwege de belangrijke infrastructurele functie beschouwt als kwetsbaar object.

Plaatsgebonden risico

Voor de relevante inrichtingen (Tata Steel BV, Nuon Power Generation B.V.) en het Noordzeekanaal wordt voldaan aan de gestelde grens- en richtwaarde van het plaatsgebonden risico. Tevens kan worden aangenomen dat transport van gevaarlijke stoffen over het Noordzeekanaal niet resulteert in een plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} per jaar. Hiermee wordt de vastgestelde risicolijn van het Noordzeekanaal niet overschreven.

Het sluizencomplex ligt niet binnen de PR 10^{-6} contour van de olietransportleiding ter plaatse van de kanaaldijk.

Het plaatsgebonden risico vormt dus geen belemmering voor de aanleg van de nieuwe zeesluis.

Groepsrisico

De aanleg van de nieuwe sluis heeft geen effect op de hoogte van het groepsrisico van de relevante inrichtingen (Tata Steel BV, Nuon Power Generation B.V.). Daarnaast ligt de sluis niet binnen het invloedsgebied voor het groepsrisico van de olietransportleiding ter plaatse van de kanaaldijk.

De aanleg van de nieuwe sluis heeft wel invloed op de hoogte van het groepsrisico van het Noordzeekanaal. Door de nieuwe sluis neemt het groepsrisico van het Noordzeekanaal licht toe. Tevens kan worden aangenomen dat het groepsrisico van het Noordzeekanaal de oriëntatiewaarde niet overschrijdt.

Bezoekerscentrum

Door de realisatie van een bezoekerscentrum op het noordelijke sluseiland zal het groepsrisico van het Noordzeekanaal toenemen (zie paragraaf 4.7 voor een toelichting op het bezoekerscentrum). Gezien het beperkte aantal personen dat tegelijkertijd in het bezoekerscentrum aanwezig zal zijn, zal de toename van het groepsrisico niet leiden tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde.

5.6.3 Verantwoording groepsrisico

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Noordzeekanaal valt onder de Circulaire RNVGS. Op basis van deze circulaire is een verantwoording van het groepsrisico vereist bij een toename van het groepsrisico of een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Aangezien sprake is van een toename van het groepsrisico is ook voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over Noordzeekanaal het groepsrisico verantwoord.

De volledige verantwoording groepsrisico is opgenomen in bijlage 20.

Elementen verantwoording groepsrisico

Op het sluizencomplex bevinden zich 20 bedrijfswoningen (op de Zuidersluis) en het bedieningsgebouw. De 20 woningen blijven in de toekomstige situatie op de huidige locatie. Tevens bevindt zich in het Binnenspuikanaal en tegen de Noordersluis aan een aantal woonboten (ongeveer 10). In totaal gaat het om ongeveer 80 personen op het sluizencomplex.

Dit zal door de aanleg van nieuwe sluis niet veranderen. De populatiedichtheid blijft in de toekomstige situatie dus gelijk aan die in de huidige situatie.

Bronmaatregelen

Omdat het groepsrisico ten gevolge van de nieuwe sluis onder de oriëntatiewaarde blijft en de nieuwe zeesluis beperkte invloed heeft op het groepsrisico op het Noordzeekanaal, zijn bronmaatregelen getroffen ter verlaging van het groepsrisico ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Noordzeekanaal niet nodig.

Het groepsrisico ten gevolge van Tata Steel B.V. en Nuon Power Generation B.V. neemt niet toe ten gevolge van het plan voor de nieuwe zeesluis. Bovendien is het nemen van bronmaatregelen aan deze inrichtingen in het kader van dit ruimtelijk besluit niet mogelijk. Daarom is er geen aanleiding om bronmaatregelen voor deze inrichtingen te onderzoeken.

Ruimtelijke maatregelen

Omdat het groepsrisico ten gevolge van de nieuwe zeesluis onder de oriëntatiewaarde blijft, de nieuwe zeesluis geen invloed heeft op de hoogte van het groepsrisico van de inrichtingen en slechts in beperkte mate invloed heeft op het groepsrisico ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Noordzeekanaal, zijn ruimtelijke maatregelen ter verlaging van het groepsrisico van de nieuwe zeesluis niet nodig.

Bestrijdbaarheid

De mogelijkheden voor de bestrijdbaarheid van een calamiteit verschillen per maatgevend scenario. Over het algemeen kan worden gesteld dat de bestrijdbaarheid beperkt is, zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie. Dit komt doordat de bereikbaarheid, opstelplaatsen en de bluswatervoorzieningen van het plangebied matig zijn. Om dit te verbeteren wordt bij de realisatie van de nieuwe sluis aan de kanaalzijde een opstelplaats dicht bij het water mogelijk gemaakt. Ook wordt een droge blusleiding gerealiseerd.

Zelfredzaamheid

De mogelijkheden voor de zelfredzaamheid verschillen per maatgevend scenario. Over het algemeen kan worden gesteld dat de zelfredzaamheid voldoende is. Er bevinden zich zowel in de huidige als toekomstige situatie geen personen die verminderd zelfredzaam zijn in het plangebied. Om de zelfredzaamheid te optimaliseren zal Rijkswaterstaat borden op het sluisencomplex plaatsen die aanwezigen attent maken op de vluchtroutes. Ook zal Rijkswaterstaat de bewoners op het sluiscomplex en de medewerkers (sluiswachters van het Havenbedrijf Amsterdam) van het bedieningsgebouw (indien dit zich op het sluiscomplex bevindt) nader informeren over de specifieke gevaren. Verder zal Rijkswaterstaat ervoor zorgen dat er, indien er controle/bediening plaats gaat vinden op het sluiscomplex, afsluitbare en uitzetbare ventilatie aanwezig is.

Overleg met Veiligheidsregio

De Veiligheidsregio heeft op 15 augustus 2013 een advies uitgebracht over de verantwoording van het groepsrisico. In het advies wordt ingegaan op:

- informatievoorziening aan de aanwezige personen;
- schuilmogelijkheden bij en ventilatie van het bedieningsgebouw bij calamiteiten;
- afstemming van de benodigde ontsluitingswegen en bluswatervoorzieningen met de brandweer.

Het volledige advies van de veiligheidsregio is opgenomen in bijlage 1 van de Verantwoording groepsrisico.

Rijkswaterstaat heeft in reactie op het advies van de Veiligheidsregio toegezegd:

- Informatieborden met vluchtroutes op het sluisencomplex te plaatsen;
- Als er een bedieningsgebouw wordt gerealiseerd, zal deze voorzien worden van ventilatievoorzieningen en (beperkte) schuilmogelijkheden;
- Bij de nieuwe sluis zal een opstelplaats voor brandweerwagens en een droge blusleiding worden gerealiseerd.

Deze maatregelen worden als eisen opgenomen in het DBFM-contract met de partij die de nieuwe sluis zal realiseren.

De volledige reactie van Rijkswaterstaat is opgenomen in bijlage 2 van de Verantwoording groepsrisico/

5.6.4 Conclusies

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de aanleg van de nieuwe zeesluis.

Groepsrisico

Door de nieuwe sluis en het bezoekerscentrum neemt het groepsrisico van het Noordzeekanaal licht toe. In dat geval dient het groepsrisico verantwoord te worden.

Verantwoording groepsrisico

Uit de verantwoording van het groepsrisico en het overleg met de Veiligheidsregio is gebleken dat de toename van het groepsrisico aanvaardbaar is. Met de genoemde maatregelen kunnen de zelfredzaamheid worden verhoogd en de blusmogelijkheden worden geoptimaliseerd. Deze maatregelen worden als eisen opgenomen in het DBFM-contract met de partij die de nieuwe sluis zal realiseren.

5.7 Milieuzonering

5.7.1 Beleid, wet- en regelgeving

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dienen provincies in inpassingsplannen een ruimtelijke regeling te treffen, die recht doet aan de gevestigde bedrijven, maar ook garanties geeft voor een goede kwaliteit van de leefomgeving. Om ervoor te zorgen dat gevestigde bedrijven geen overlast voor de omgeving veroorzaken, wordt bij inpassingsplannen voor nieuwe situaties het uitgangspunt gehanteerd dat milieubelastende en hindergevoelige functies ruimtelijk van elkaar worden gescheiden.

De basis hiervoor is gelegen in de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG).

De milieuzonering is gebaseerd op de Staat van Bedrijfsactiviteiten (SvB) uit de VNG-brochure. In deze Staat wordt met behulp van een indeling in milieucategorieën op basis van de SBI-codering aangegeven of de milieubelasting van een bedrijf of een bedrijfsactiviteit ten opzichte van een hindergevoelige functie toelaatbaar kan zijn. Aan deze categorieën worden bepaalde omgevingstypen en/of richtafstanden gekoppeld.

Gevoelige functies en gebiedstypen

De milieuzonering van het bedrijventerrein wordt bepaald door de gevoelige functies in de directe omgeving van het plangebied en gevoelige functies binnen het plangebied. Gevoelige functies zijn woningen en woongebieden. Daarnaast moet gedacht worden aan scholen, ziekenhuizen en recreatieve functies. De richtafstanden tot deze gevoelige functies is afhankelijk van het gebiedstype.

In het brochure zijn twee gebiedstypen onderscheiden; 'rustige woonwijk' en 'gemengd gebied':

- Een rustige woonwijk is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Andere functies dan wonen staan ten dienste van het wonen, zoals wijkvoorzieningen. Overige functies komen vrijwel niet voor. Langs de randen is weinig verstoring door verkeer;
- Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen ook andere functies voor, zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Gebieden langs hoofdinfrastructuur behoren eveneens tot gemengd gebied. De verhoogde akoestische belasting kan het toepassen van kleinere afstanden rechtvaardigen.

Richtafstanden SvB

De richtafstanden voor de milieucategorieën die in de SvB worden aangehouden ten opzichte van een rustige woonwijk en een gemengd gebied zijn weergegeven in de onderstaande tabel. De grootste afstand is daarbij bepalend voor de richtafstand die dient te worden aangehouden tussen bedrijvigheid en gevoelige functies. In relatie tot beide gebiedstypen zijn richtafstanden opgenomen in de VNG-brochure:

Milieucategorie	Rustige woonwijk	Gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m

5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Tabel 5.1: Richtafstanden SvB (bron: bedrijven en milieuzonering)

Relatie met omgevingsvergunning voor milieu (Wabo)

Een milieuzonering op basis van de SvB staat los van enige omgevingsvergunningplicht voor milieu (Wabo) en biedt op basis van aspecten van ruimtelijke ordening garanties voor het voorkomen van hinder door bedrijven, die niet onder de Wabo vallen. Dit wil overigens niet zeggen dat de Wabo geen rol meer speelt. Ook bedrijven die vallen onder de Wabo, moeten voldoen aan de vestigingseisen op basis van de milieuzonering.

5.7.2 Onderzoek

Gevoelige functies en gebiedstypen

De directe omgeving van het sluiscomplex, waaronder de woonschepen en bedrijfswoningen op het sluisencomplex, wordt in het kader van bedrijven en milieuzonering beschouwd als een 'gemengd gebied', omdat de haven- en bedrijfsfuncties overheersen en er nauwelijks sprake is van functiemenging met wonen.

De bebouwde kom van IJmuiden wordt in het kader van bedrijven en milieuzonering beschouwd als een 'rustige woonwijk', omdat de woonfunctie in dat gebied overheerst.

Bedrijvigheid

Het sluiscomplex is in de SvB niet opgenomen als functie die hinder kan veroorzaken of als een gevoelige functie. De nieuwe zeesluis hoeft in principe dan ook niet getoetst te worden aan de richtafstanden uit de SvB voor bedrijvigheid en gevoelige functies.

Voor de dagelijkse bedrijfsvoering en onderhoud is het noodzakelijk dat op het complex activiteiten in milieucategorie 3 mogen plaatsvinden. Dit is inclusief de werkzaamheden voor het onderhoud aan de sluisdeuren, die in de inrichtingsvergunning zijn meegenomen.

Binnen de bestemming 'Water - Sluisencomplex' zijn daarom bedrijfsactiviteiten tot en met milieucategorie 3.2 uit de Staat van bedrijfsactiviteiten (bijlage 1 van de regels) mogelijk gemaakt.

Toetsing richtafstanden SvB

Volgens de richtafstanden uit de SvB, dient voor bedrijfsactiviteiten in milieucategorie 3.2 een afstand van 100 meter ten opzichte van een rustige woonwijk en 50 meter ten opzichte van woningen in een gemengd gebied te worden aangehouden.

Bebouwde kom IJmuiden

De nieuwe sluis komt op een afstand van circa 250 meter van de bebouwde kom van IJmuiden te liggen. De afstand tussen de nieuwe sluis en de bebouwde kom van IJmuiden voldoet ruim aan de minimale richtafstand van 50 meter van de SvB voor een gemengd gebied.

Ter plaatse van de Zuidersluizen grenst de bestemming 'Water - Sluisencomplex' aan de bebouwde kom van IJmuiden. De afstand tussen de Zuidersluizen en de bebouwde kom van IJmuiden voldoet dan ook niet aan de minimale richtafstand van de SvB. Omdat de Zuidersluizen een bestaande situatie vormen, en er in het voorliggende inpassingsplan ter plaatse van de Zuidersluizen geen ruimere bedrijfsactiviteiten mogelijk worden gemaakt dan in het bestemmingsplan 'Zeezicht', wordt deze situatie acceptabel geacht.

woonschepen

De woonschepen ter plaatse van het Binnenspuikanaal zijn reeds in het vigerende bestemmingsplan 'Zeezicht' onder het overgangsrecht gebracht, maar worden in het kader van bedrijven en milieuzonering nog wel beschouwd als een gevoelig object, omdat het gebruik van deze woningen op grond van het overgangsrecht kan worden voortgezet.

De nieuwe sluis komt op een afstand van circa 250 meter van de woonschepen te liggen. De afstand tussen de nieuwe sluis en de bebouwde kom van IJmuiden voldoet ruim aan de minimale richtafstand van 50 meter van de SvB voor een gemengd gebied.

Ter plaatse van Noordersluis grenst de bestemming 'Water - Sluisencomplex' aan de woonschepen. De afstand tussen de Noordersluis en de woonschepen voldoet dan ook niet aan de minimale richtafstand van de SvB. Omdat de Noordersluis in het voorliggende inpassingsplan buiten gebruik wordt gesteld en

alleen nog als noodsluis zal worden gebruikt en ter plaatse van het Sluiseiland en de Noordersluis geen ruimere bedrijfsactiviteiten mogelijk worden gemaakt dan in het bestemmingsplan 'Zeezicht', wordt deze situatie acceptabel geacht.

Bedrijfswoningen Sluiseiland

De bedrijfswoningen op het Sluiseiland zijn reeds in het vigerende bestemmingsplan 'Zeezicht' onder het overgangsrecht gebracht, maar worden in het kader van bedrijven en milieuzonering nog wel beschouwd als een gevoelig object, omdat het gebruik van deze woningen op grond van het overgangsrecht kan worden voortgezet.

De nieuwe sluis komt op een afstand van circa 300 meter van de betreffende bedrijfswoningen te liggen. De afstand tussen de nieuwe sluis en de beboude kom van IJmuiden voldoet ruim aan de minimale richtafstand van 50 meter van de SvB voor een gemengd gebied.

Ter plaatse van het Sluiseiland en de Middensluis liggen de bedrijfswoningen binnen de bestemming 'Water - Sluizencomplex'. De afstand tussen de bestemming en de woonschepen voldoet dan ook niet aan de minimale richtafstand van de SvB. Omdat het Sluiseiland en de Middensluis een bestaande situatie vormen, en er in het voorliggende inpassingsplan ter plaatse van het Sluiseiland en de Middensluis geen ruimere bedrijfsactiviteiten mogelijk worden gemaakt dan in het vigerende bestemmingsplan 'Zeezicht', wordt deze situatie acceptabel geacht.

5.8 Natuur

5.8.1 Beleid, wet- en regelgeving

De bescherming van natuur in Nederland is vastgelegd in Europese en nationale wet- en regelgeving, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. De soortenbescherming is in Nederland geregeld in de Flora- en faunawet en de gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet 1998.

Natura 2000

De Europese Unie heeft zich ten doel gesteld in 2010 de achteruitgang van de biodiversiteit te stoppen (Göteborg, 2003). Een belangrijk instrument hiervoor is de uitvoering van de (gebiedsgerichte) onderdelen van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De richtlijnen verplichten daarbij het aanwijzen van Natura 2000-gebieden zodat een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden van Europees belang kan worden gerealiseerd: het Natura 2000- netwerk.

Dit netwerk heeft als hoofddoelstelling het waarborgen van de biodiversiteit in Europa. Nederland draagt met 162 gebieden bij aan het Natura 2000-netwerk. Het Nederlandse Natura 2000-netwerk heeft een totale omvang van circa één miljoen hectare (waarvan tweederde open water, inclusief de kustwateren). Voor Natura 2000-gebieden geldt het voorzorgsbeginsel: wanneer van een initiatief niet kan worden uitgesloten dat er significant negatieve effecten zijn op de instandhoudingdoelstellingen van het Natura 2000-gebied, moet een passende beoordeling worden opgesteld door de initiatiefnemer. Het bevoegde gezag beoordeelt of voldaan is aan de eisen van de Natuurbeschermingswet (daarin zijn de Vogel- en Habitatrichtlijn geïmplementeerd).

Naast Natura 2000-gebieden kent de Nb-wet 1998 ook beschermde natuurmonumenten. Voor beschermde natuurmonumenten die niet samenvallen met Natura 2000-gebieden ('Ham en Crommenijje') worden alle doelen uit het aanwijsbesluit van het natuurmonument betrokken bij de toetsing. Bij deze gebieden wordt de externe werking van de ruimtelijke ontwikkeling (cf art 65 Nbwet) bij de toets betrokken.

EHS

Door nieuwe natuur te ontwikkelen, kunnen natuurgebieden met elkaar worden verbonden. Zo kunnen planten zich over verschillende natuurgebieden verspreiden en dieren van het ene naar het andere gebied gaan. Het totaal van al deze gebieden en de verbindingen ertussen vormt de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) van Nederland.

Bij de realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) werken verschillende overheden samen. Het Rijk heeft de globale begrenzing van de EHS vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Milieu

(SVIR) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) (zie paragraaf 3.1 voor een nadere toelichting op de SVIR en het Barro). De provincies bepalen om welke gebieden het precies gaat. De provincie Noord-Holland heeft de begrenzing van de EHS vastgelegd in de Provinciale ruimtelijke verordening Structuurvisie (2010).

In het algemeen is het ruimtelijk beleid voor de EHS-gebieden gericht op het behoud, herstel en de ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied. De bescherming van de wezenlijke kenmerken en waarden vindt plaats door toepassing van een specifiek afwegingskader, het zogenoemde 'nee, tenzij'-regime.

Binnen de gebieden waar het 'nee, tenzij'-regime van kracht is, zijn nieuwe plannen, projecten of handelingen niet toegestaan indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn én er sprake is van redenen van groot openbaar belang.

Weidevogelleefgebieden

Weidevogelleefgebieden (weidevogel- + gruttokerngebieden) hebben dezelfde planologische status als de de EHS (waar deze deels mee samenvallen). De provincie Noord-Holland heeft de begrenzing van weidevogelleefgebieden vastgelegd in de Provinciale ruimtelijke verordening Structuurvisie (2010). De provincie Noord-Holland heeft in maart 2013 een nieuw weidevogelbeleid aangekondigd en is voornemens met kerngebieden te gaan werken.

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet beschermt een groot aantal bijzondere en minder bijzondere inheemse plant- en diersoorten. De verstoring van (vaste rust- en verblijfsplaatsen van) deze soorten is in beginsel verboden. Er kan een ontheffing van zulke verboden worden gegeven wanneer de gunstige staat van instandhouding van de soort(en) niet in gevaar komt.

Voor algemene soorten is een vrijstelling van kracht van deze ontheffingsplicht voor ruimtelijke ontwikkelingen. De zorgplicht uit de wet blijft voor deze soorten wel van kracht: bij werkzaamheden moet zoveel mogelijk voorkomen worden dat schade toegebracht wordt aan beschermde soorten.

Voor zover deze vrijstelling niet van toepassing is, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het Ministerie van Economische Zaken.

Agenda Groen

Eind 2011 hebben het Rijk en de provincies overeenstemming bereikt over verregaande decentralisatie van het natuur-, recreatie- en landschapsbeleid en over bezuinigingen op dit vlak. De Agenda Groen, die op 11 maart 2013 is vastgesteld door Provinciale Staten, is het Noord-Hollandse antwoord op deze ontwikkelingen en bevat een nieuwe koers voor het groene beleidsveld.

In de Agenda Groen is beschreven hoe de provincie met méér verantwoordelijkheden, maar minder middelen dan voorheen, de bescherming van een groen, toegankelijk en aantrekkelijk Noord-Holland willen blijven vormgeven.

Belangrijke onderdelen van het nieuwe provinciale groenbeleid zijn de voltooiing van de Ecologische Hoofdstructuur en investeringen in nieuwe recreatiegebieden. Ook worden middelen vrijgemaakt om het natuur- en recreatiebeheer te blijven financieren, hoewel dit beleid ook op onderdelen wordt versoerd. Ten slotte start de provincie een aantal pilots om private financiering van groene gebieden aan te boren en om het natuurbeheer goedkoper uit te voeren.

Uit de Agenda Groen vloeit het Programma Groen voort. Hierin staan alle projecten die in het betreffende jaar op provinciale financiering kunnen rekenen en welke 'groene' subsidieregelingen de provincie opstelt. Het programma Groen wordt twee keer per jaar geactualiseerd.

Beleidsregel compensatie natuur en recreatie

De provinciale regels voor natuurcompensatie staan in de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (PRVS) en zijn verder uitgewerkt in de Beleidsregel compensatie natuur en recreatie (zie paragraaf 3.2.3 voor een toelichting op de PRVS).

Programmatische aanpak stikstof (PAS)

Momenteel worden Natura 2000 beheerplannen opgesteld om de situatie te verbeteren of te bestendigen. Voor de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden zal de Programmatische aanpak stikstof (PAS) uitkomst bieden om de natuur robuuster te maken.

Naar verwachting treedt de PAS per 1-7-2014 in werking. Uitgangspunt voor het voorliggende inpassingsplan is dat de PAS nog niet is vastgesteld op het moment dat besluitvorming over het inpassingsplan plaatsvindt.

In het kader van voor dit inpassingsplan zullen daarom afspraken moeten worden gemaakt over de aard, uitvoering en zekerstelling van maatregelen om de effecten van depositie van stikstof te voorkomen.

5.8.2 Onderzoek

Huidige situatie

Het plangebied, het sluizencomplex en de directe omgeving herbergen beperkte natuurwaarden. De niet verharde delen van het sluizencomplex bestaan vooral uit bembegroeiing (gras en ruigten), met lokaal een schrale duinvegetatie. Er zijn nagenoeg geen bomen of hoge struiken aanwezig. Op een locatie is een grote groep van de beschermde rietorchis te vinden. Verder broeden en rusten er algemene vogelsoorten zoals kauw en zilvermeeuw. Het sluizencomplex is de toegang voor trekvis, hetzij richting zee, hetzij richting het Noordzeekanaal en het zoete achterland. Beschermde soorten zijn hier o.m. brakwatergrondel, botervis, zeenaalden, dikkopje en zwarte grondel. Het Noordzeekanaal herbergt vanwege de grote invloed van zout water een bijzondere diversiteit aan zee-, brakwater- en zoetwatervissen.

De duingebieden van Kennemerland Zuid en Noordhollands Duinreservaat en de veenweiden van Laag Holland zijn allen onderdeel van het Europese Natura 2000 netwerk. In deze gebieden is de natuurwaarde zeer hoog. De duinen omvatten een breed scala variërend van jonge (embryonale) duinen tot oude duinbossen. De laagveengebieden worden gekarakteriseerd door het voorkomen van de zogenoemde verlandingsreeks: het ontstaan van land uit water waarvan trilvenen en veenmosrietland mooie voorbeelden zijn. Helaas is de kwaliteit en de omvang niet overal zoals gewenst. Dat heeft te maken met verschillende factoren zoals gebruik in het verleden, de kwaliteit en hoeveelheid (grond)water, belasting met voedingsstoffen zoals stikstof en het beheer.

Naast de Natura 2000-gebieden beschermt de Nbwet ook 'beschermde natuurmonumenten'. Ham en Crommenie is een beschermd natuurmonument dat dezelfde kenmerken heeft als de veenweiden van Laag Holland. De Ecologische hoofdstructuur (EHS) valt deels samen met de bovengenoemde beschermde natuurgebieden. Daarnaast behoren ook het recreatiegebied Spaarnwoude, Houtrak, Nauernase polder, de buitenhaven en de Noordzee tot de EHS. De wezenlijke kenmerken zijn vrij algemeen geformuleerd, deels aan de hand van natuurbeheertypen. De laagveengebieden zijn belangrijk voor weidevogels. Provincie Noord-Holland heeft daarom deels overlappend met de EHS, weidevogelleefgebieden aangewezen. Vooral Polder Westzaan herbergt grote aantallen weidevogels.

Natura 2000

De Natura 2000-gebieden zullen geen effecten van de aanleg of het gebruik van de sluizen/ haven door verstoring (licht, geluid, beweging) ondervinden. De afstand tussen de sluizen en het Noordzeekanaal is hiervoor te groot en de soorten waarvoor de gebieden zijn aangewezen, zijn niet gevoelig voor verstoring door geluid. Het enige relevante effect op Natura 2000-gebieden is dan ook het effect van stikstofdepositie als gevolg van de groei van het aantal scheepvaartbewegingen.

Voor elk van de Natura 2000 gebieden is per habitatype de planbijdrage voor stikstofdepositie bepaald (gemiddeld en maximum). De totale stikstofdepositie daalt als gevolg van beleidsmaatregelen in diverse sectoren (verkeer, landbouw, industrie, scheepvaart) globaal 100-200 mol N/ha/jr tussen 2013 en 2025.

Uit de passende beoordeling is gebleken dat tijdens de aanlegfase van de nieuwe zeesluis, de kans op significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden Kennemerland-Zuid en Noordhollands Duinreservaat als gevolg van depositie van stikstof niet valt uit te sluiten.

Door het nemen van mitigerende maatregelen wordt voorkomen dat tijdens de aanlegfase significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van deze Natura 2000-gebieden zullen optreden (zie de paragrafen 'Mitigerende maatregelen' en 'Afspraken uitvoering mitigerende maatregelen' voor een andere toelichting).

Voorts is uit de passende beoordeling gebleken dat het plan in de gebruiksfase leidt tot een toename

van stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden Noordhollands Duinreservaat, Kennemerland-Zuid, Polder Westzaan, Ilperveld, Oostzanerveld, Varkensland & Twiske, Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder. In 2025 wordt de maximale planbijdrage verwacht, daarna neemt deze naar 2030 gemiddeld met enkele tienden van molen af. De planbijdrage varieert en is gemiddeld in 2025 niet hoger dan 4 mol N/ha/jr (zie onderstaande tabel).

Natura 2000 gebied	Gem. planbijdrage N in 2025 in mol/ha/jr	Max planbijdrage N in 2025 in mol/ha/jr	Habitattypen waarvoor significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen niet kunnen worden uitgesloten, zonder het nemen van mitigerende maatregelen
Noordhollands Duinreservaat	1-2	1-9	H2120 - Witte duinen *H2130A - Grijze duinen (kalkrijk) *H2130B - Grijze duinen (kalkarm) *H2130C - Grijze duinen (kalkarm) *H2140A - Duinheide met kraaihei vochtig *H2140B - Duinheiden met kraaihei droog *H2150 - Duinheiden met struikhei H2180A - Duinbossen droog H2180C - Duinbossen binnenduinrand H2190A - Vochtige duinvalleien open water H2190B - Vochtige duinvalleien kalkrijk H2190C - Vochtige duinvalleien ontkalkt H6410 - Blauwgrasland H1014 - Nauwe korfslak
Kennemerland-Zuid	1-3	1-6	H2120 - Witte duinen *H2130A - Grijze duinen (kalkrijk) *H2130B - Grijze duinen (kalkarm) *H2130C - Grijze duinen (kalkarm) *H2150 - Duinheiden met struikhei H2180A - Duinbossen droog H2180B - Duinbossen (vochtig) H2180C - Duinbossen binnenduinrand H2190A - Vochtige duinvalleien open water H2190B - Vochtige duinvalleien kalkrijk H2190C - Vochtige duinvalleien ontkalkt H1014 - Nauwe korfslak H1903 - Groenknolorchis
Polder Westzaan	4	4-7	H4010B - Vochtige heiden (laagveengebied) H7140B - Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)
Ilperveld, Oostzanerveld, Varkensland en Twiske	2-3	4	H4010B - Vochtige heiden (laagveengebied) H7140B - Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)
Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder	3	3-4	H4010B - Vochtige heiden (laagveengebied) H7140B - Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)

Tabel 6.1: Gemiddelde en maximale planbijdrage stikstofdepositie in de habitattypen waarvoor significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen niet kunnen worden uitgesloten.

Significant negatieve effecten als gevolg van bijdrage stikstofdepositie niet uitgesloten

Uit de passende beoordeling is gebleken dat de bijdrage van het plan aan de stikstofdepositie, dankzij de afname van de totale achtergronddepositie, in 2025 in geen van de Natura 2000-gebieden zal leiden tot een netto toename van de totale stikstofdepositie ten opzichte van de huidige situatie.

Hoewel de totale stikstofdepositie (inclusief de bijdrage van het plan) in 2025 in de Natura 2000-gebieden afneemt, kan de geringe bijdrage van het plan, gezien de overbelaste situatie voor veel habitattypen in deze gebieden, leiden tot een achteruitgang of beperking in de

ontwikkelingsmogelijkheden van de habitattypen in deze gebieden. Uit de passende beoordeling is gebleken dat ten gevolge van het plan significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen niet zijn uit te sluiten voor de Natura 2000-gebieden Kennemerland-Zuid, Noordhollands Duinreservaat, Polder Westzaan, Ilperveld, Oostzanerveld, Varkensland & Twiske, Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder.

Met mitigerende maatregelen kan het optreden van significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van de toename van stikstofdepositie als gevolg van dit plan met zekerheid worden uitgesloten.

Mitigerende maatregelen ter voorkoming effecten stikstofdepositie

Op basis van de PAS-herstelstrategieën en de PAS-gebiedsanalyses is per Natura 2000-gebied een uitgebreide selectie gemaakt van mitigerende beheermaatregelen die geschikt zijn voor de betreffende habitattypen en soorten. Het maatregelenpakket is gebaseerd op internationaal gereviewde herstelmaatregelen in het kader van de PAS, waardoor zekerheid bestaat over hun effectiviteit. Voor de vaststelling van het PIP zal een wetenschappelijk gefundeerde onderbouwing, dat de projectbijdrage op zijn minst wordt afgevoerd door deze maatregelen, beschikbaar zijn.

Afspraken uitvoering mitigerende maatregelen

Rijkswaterstaat en Provincie Noord-Holland zijn een intentieovereenkomst overeengekomen, waarin wordt aangegeven dat beide partijen een uitvoeringsovereenkomst opstellen samen met de terreinbeherende organisaties.

Bij de intentieovereenkomst over de uitvoering van de mitigerende maatregelen, is per Natura 2000-gebied een overzicht opgenomen van de soorten maatregelen, effectiviteit en responstijd. In de uitvoeringsovereenkomst zal een gedetailleerde keuze van maatregelen (type, locatie en omvang), monitoringsmaatregelen en duur van de maatregelen worden vastgelegd.

In de intentieovereenkomst is vastgelegd dat de minister van I&M voldoende budget voor dit maatregelenpakket beschikbaar zal stellen.

De intentieovereenkomst is opgenomen in bijlage 19 van dit inpassingsplan.

De uitvoeringsovereenkomst met de terreinbeheerders zal voor de vaststelling van het inpassingsplan worden ondertekend. De uitvoering van de mitigerende maatregelen zal daarmee zijn geborgd, zodat significant negatieve effecten van het plan op de instandhoudingsdoelen van de aangewezen habitattypen en soorten in de Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten.

EHS

De EHS wordt fysiek niet aangetast. De wezenlijke kenmerken en waarden die samenhangen met geologie, duinvormen en andere aardkundige kenmerken worden dan ook niet aangetast door het plan.

Voor enkele natuurdoeltypen van de EHS is, net als voor de habitattypen van de Natura 2000-gebieden, een lagere stikstofdepositie dan de huidige situatie gewenst.

Uit het MER is gebleken dat de toename van stikstofdepositie in de voedselrijkere delen van de EHS, zoals Spaarnwoude' geen effecten heeft op de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden.

Voor de voedselarme natuurbeheertypen kan de toename van stikstofdepositie leiden tot een aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden. Uit het MER is gebleken dat de beheersmaatregelen die in de Natura 2000-gebieden (die tevens onderdeel uitmaken van de EHS), worden genomen om de toename van stikstofdepositie te mitigeren, ten goede komen aan de voedselarme natuurdoeltypen in de EHS. Het plan leidt in combinatie met de beheersmaatregelen dan ook niet tot aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de voedselarme delen van de EHS.

De 42 dB-contour die voor bosvogels gehanteerd wordt, valt over een (deel) van Spaarnwoude en landgoed Velserbeek. Bosvogels in deze gebieden zijn eerder verstoord door mensen (en honden) dan door de scheepvaart. Daarbij is rust ook geen wezenlijk kenmerk van dit gebied. Extra verstoring door geluid leidt niet tot aantasting van de wezenlijke kenmerken van deze gebieden.

Weidevogelleefgebieden

De toename van de scheepvaart leidt tot een hogere geluidbelasting op en rond het Noordzeekanaal. De

weidevogelleefgebieden liggen niet binnen de voor weidevogelleefgebieden relevante geluidcontour (47 dB).

Vleermuizen

Het plangebied wordt door gewone dwergvleermuizen gebruikt om te foerageren. Deze soort wordt niet verstoord door geluid, maar mogelijk wel door verlichting. Om overtreding van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet te voorkomen, dient toename van de verlichting ter plaatsen van de vlieg- en foerageerroutes van de dwergvleermuis te worden voorkomen. Daartoe zal waar mogelijk vleermuisvriendelijke verlichting, met zo min mogelijk uitstraling naar de omgeving, worden toegepast.

Vissen

Tijdens de aanlegfase zal rekening moeten worden gehouden met ca.6 vissoorten in het plangebied. Vismigratie wordt alleen belemmerd tijdens de aanlegfase door verstoring door geluid. Voor de (tijdelijke) hinder op deze vissoorten zal een ontheffing van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet worden aangevraagd. Gezien de aard en omvang van de overtreding en de mogelijkheden tot mitigatie, kan voor de soorten een ontheffing van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet worden verleend (zie paragraaf 6.2.6 voor een nadere toelichting op vismigratie).

Broedvogels

Om te voorkomen dat broedvogels verstoord worden zijn twee maatregelen nodig namelijk het ongeschikt maken van de werkterreinen als broedgebied en het starten van versturende werkzaamheden voor het broedseizoen. Daarmee wordt overtreding van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet voorkomen.

Overige flora- en fauna

Bij de aanleg zijn werkterreinen nodig en zullen delen van sluseilanden worden geamoveerd. Daardoor zal er leefgebied verdwijnen van de beschermde rietorchis en diverse algemene soorten.

Voor de vernietiging van rietorchis, is een ontheffing van de Flora- en faunawet nodig. Gezien de aard en omvang van de overtreding en de mogelijkheden tot mitigatie, kan voor de soort een ontheffing van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet worden verleend.

Voor algemene soorten is in de Flora en faunawet het voorzorgsbeginsel opgenomen. Dat betekent dat bij de uitvoering van het project een werkprotocol gemaakt moet worden waarin beschreven staat hoe schade aan planten en dieren zo veel mogelijk wordt voorkomen.

5.8.3 Conclusies

Natura 2000

Hoewel de totale stikstofdepositie (inclusief de bijdrage van het plan) in 2025 in de Natura 2000-gebieden afneemt, zijn significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen voor de Natura 2000-gebieden Kennemerland-Zuid, Noordhollands Duinreservaat, Polder Westzaan, IJperveld, Oostzanerveld, Varkensland & Twiske, Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder als gevolg van het plan niet uitgesloten.

Met mitigerende maatregelen kunnen de effecten van de toename van stikstofdepositie als gevolg van dit plan worden voorkomen. Uit de passende beoordeling is gebleken dat deze maatregelen ervoor zorgen dat er de effecten op de instandhoudingsdoelen als gevolg van de bijdrage aan het plan, worden voorkomen. De uitvoering van de mitigerende maatregelen zal, voor de vaststelling van het inpassingsplan, worden vastgelegd in een uitvoeringsovereenkomst met de terreinbeheerders.

Significant negatieve effecten van het plan op de instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden, kunnen daarmee worden uitgesloten.

EHS

De toename van stikstofdepositie in de EHS en de toename van verstoring van bosvogels in Spaarnwoude, leiden niet tot aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS.

Flora- en faunawet

Het is onvermijdelijk dat er tijdens de aanleg van de nieuwe sluis verbodsbepalingen van de Flora- en

faunawet worden overtreden. Gezien de aard en omvang van de overtredingen en de mogelijkheden tot mitigatie, kan voor deze werkzaamheden een ontheffing van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet worden verleend.

5.9 Bodem en waterbodem

5.9.1 Beleid, wet- en regelgeving

Artikel 3.1.6 van het Besluit op de ruimtelijke ordening geeft aan dat in het kader van de uitvoerbaarheid van een plan onderzoek dient te worden verricht naar de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde nieuwe functie of dient te worden gesaneerd. Uitgangspunt daarbij is dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op schone gronden worden gerealiseerd.

Wet bodembescherming

In 2006 is de Wet bodembescherming (Wbb) in werking getreden. Met de inwerkingtreding ervan heeft de wetgever de ingeslagen beleidskoers – die ertoe moet leiden dat stagnatie in bodemverontreiniging wordt opgeheven – van een wettelijke basis voorzien. De belangrijkste middelen die hiervoor in de wet zijn gebruikt zijn:

- goedkopere sanering;
- verhoging van het overheidsbudget;
- inzet van meer particuliere middelen.

De middelen zijn verankerd in de Wbb en de bijbehorende regelgeving.

Besluit bodemkwaliteit (Bbk)

In het plan gebied wordt land- en waterbodem ontgraven. Aan de hand van de toetsingskaders van het Bbk kunnen de hergebruiksmogelijkheden van vrijkomende grond en baggerspecie, niet zijnde sterk verontreinigde grond, bepaald worden.

Gemeentelijk beleid

In de gemeente Velsen is het generieke beleid vanuit het Besluit bodemkwaliteit van kracht. Op basis van het Besluit bodemkwaliteit is een bodemfunctieklassenkaart vastgesteld. Het plangebied (Sluizencomplex) valt in de klasse Industrie. Bij grondverzet dient de kwaliteit van de bodem te worden vastgesteld door middel van partijkeuringen. Dit geldt voor de kwaliteit van af te voeren grond, voor toe te passen grond en voor de kwaliteit van de ontvangende bodem (voor zover van toepassing). Indien een partij grond wordt toegepast dan moet de partij worden getoetst aan zowel de bodemkwaliteit van de ontvangende bodem als aan de bodemfunctieklasse van de ontvangende bodem. Bij deze dubbele toets geldt dat de kwaliteitsklasse van de toe te passen partij grond moet voldoen aan de strengste norm. Grond die wordt afgevoerd, dient te worden aangeboden aan een erkende verwerker.

5.9.2 Onderzoek

Vanuit de Wet bodembescherming wordt het onderstaand toetsingskader aangehouden voor bodemkwaliteit in het plangebied:

- vaststelling van de huidige bodemkwaliteitsklasse en bodemfunctie;
- inschatting van de geschiktheid van de bodemkwaliteitsklasse voor het gewenste gebruik/ functie;
- indien van toepassing, een inschatting van maatregelen welke nodig zijn om bodem geschikt te maken voor het gewenste gebruik/ functie.

Dit beoordelingskader is ontoereikend voor het voorliggende inpassingsplan, omdat waterbodem geen bodemfuncties kent zoals de landbodem die kent. De beoordeling van de bodemkwaliteit vindt daarom plaats op basis van de economische haalbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling op het gebied van bodemkwaliteit.

Beoordeling bodemkwaliteit

Bij ontgraving tot 17 m-NAP bestaat de nieuwe waterbodem uit klei en zand en plaatselijk veen. Het veen voldoet aan klasse B. De kwaliteit van het klei en zand varieert van Achtergrondwaarde tot klasse A. Bij ontgraving tot 18 m-NAP bestaat de nieuwe waterbodem uit klei en zand en plaatselijk veen. Het

veen voldoet aan klasse B. De kwaliteit van de overige waterbodembodem voldoet aan Achtergrondwaarde. De kwaliteit van de nieuwe waterbodembodem heeft geen negatieve invloed op de gebiedskwaliteit of op het gewenste gebruik. Er zijn geen maatregelen nodig om de bodembodem geschikt te maken voor gewenst gebruik.

Financiële haalbaarheid

Het financiële risico dat vanuit het thema bodembodem en waterbodembodem op het project drukt, bestaat uit de kosten die gemaakt worden voor de verwijdering van de grond. Ook kunnen er kosten zitten in het afzetten van herbruikbare grond welke geen herbestemming in het projectgebied krijgt (overschotten). tijdens de werkzaamheden ten behoeve van de realisatie van het plan komt een enorme hoeveelheid grond (met name zand) vrij. Het vrijkomende zand heeft vanuit milieukundig oogpunt verschillende toepassingsmogelijkheden vanuit maar de werkelijke afzetmogelijkheden zijn afhankelijk van de markt (vraag).

De herbruikbaarheid van het vrijkomende zand is beperkt tot hergebruik in geluidswallen of in aanvullingen/ ophogingen en zandbedden. Zo kan het zand niet gebruikt worden voor industriële toepassing zoals asfaltmengsels. Mogelijk kan het vrijkomende zand hergebruikt worden bij onderhoud- en herstelmaatregelen in het duingebied ten noorden van het sluiscomplex.

5.9.3 Conclusies

De kwaliteit van de nieuwe waterbodembodem heeft geen negatieve invloed op de gebiedskwaliteit of op het gewenste gebruik. Er zijn geen maatregelen nodig om de bodembodem geschikt te maken voor gewenst gebruik.

Het financiële risico dat vanuit het thema bodembodem en waterbodembodem op het project drukt, bestaat uit de kosten die gemaakt worden voor de verwijdering van de grond. Ook kunnen er kosten moeten worden gemaakt voor het afzetten van herbruikbare grond welke geen herbestemming in het projectgebied krijgt (overschotten). Dit financiële risico vormt echter geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan, omdat de kosten voor het verwijderen van grond zijn opgenomen in de projectbudget van Rijkswaterstaat en de financiering van het project niet afhankelijk is van inkomsten van af te voeren grond (zie paragraaf 8.1 voor een nadere toelichting op de financiële uitvoerbaarheid van het plan).

5.10 Archeologie

5.10.1 Beleid, wet- en regelgeving

Het Verdrag van Valetta regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodembodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: de verstoorder betaalt. Het Verdrag schrijft voor dat bij plannen voor ruimtelijke ontwikkelingen het belang van het archeologisch erfgoed meegewogen moet worden. Met de inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) op 1 september 2007 is het Verdrag van Malta vertaald in Nederlandse wetgeving, door aanpassing van onder andere de Monumentenwet 1988.

Wet archeologische monumentenzorg

In 2007 is de Wet archeologische monumentenzorg (gewijzigde wet Monumentenzorg 1988) in werking getreden. De uitgangspunten van het Verdrag van Malta zijn in deze wet overgenomen.

In de Wet archeologische monumentenzorg is vastgelegd dat gemeenten in het kader van ruimtelijke ordening ook rekening dienen te houden met het archeologisch erfgoed. In dat kader dient bij de voorbereiding van een inpassingsplan inventariserend archeologisch onderzoek te worden gedaan, zodat in het plan - indien nodig - een passende regeling kan worden getroffen om aanwezige archeologische waarden te beschermen. In het kader van de modernisering van de Monumentenwet is in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen dat in een inpassingsplan niet alleen een beschrijving moet staan op welke wijze rekening gehouden wordt met aanwezige of te verwachten monumenten in de grond (archeologie), maar ook met de aanwezige cultuurhistorische waarden.

Rijksbeleid

Bescherming, instandhouding, onderhoud en herstel van monumenten (bouwkundige en archeologische) wordt geregeld door de Monumentenzorg. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed heeft hierbij

mandaat van het ministerie van Onderwijs Cultuur en Wetenschap (OCW).

Het ruimtelijke beleid is opgenomen in de “Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte” (SVIR). In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte gesteld dat het Rijk verantwoordelijk is voor cultureel en UNESCO-werelderfgoed (inclusief de voorlopige lijst), kenmerkende stads- en dorpsgezichten, rijksmonumenten en cultuurhistorische waarden in of op de zeebodem (Noordzee, IJsselmeer en Waddenzee). De bescherming van de (nationale) landschappen is overgedragen aan de provincies met uitzondering van landschappen die opgenomen zijn op de lijst van het UNESCO werelderfgoed. Zie paragraaf 3.1.1 voor een nadere toelichting op de SVIR.

In aansluiting op het ruimtelijke rijksbeleid wordt een rijksstructuurvisie op het cultureel erfgoed ontwikkeld, de “Visie erfgoed en ruimte”, waarin cultuurhistorische objecten en structuren van (inter)nationaal belang op een voldoende flexibele manier kunnen worden beschermd. De ontwikkelings- en gebiedsgerichte benadering uit de beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg (MoMo) staat centraal in deze visie. In het discussiestuk “Koersen op Karakter, naar een visie erfgoed en ruimte” wordt de benadering uit de MoMo verder uitgewerkt. In het kader van dit beleid is ten behoeve van het beschrijven en beoordelen van effecten op cultuurhistorie door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) de Handreiking Cultuurhistorie in m.e.r. en MKBA ontwikkeld. De in deze handreiking genoemde criteria dienen bij voorkeur te worden gevolgd.

Provinciaal beleid

De Provincie Noord-Holland wil ruimte bieden aan nieuwe ontwikkelingen en tegelijkertijd verantwoord omgaan met het verleden. De provincie wil de Noord-Hollandse landschappen optimaal gebruiken door hun kenmerkende kwaliteiten te benutten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het basisuitgangspunt van het beleid is dan ook ‘behoud door ontwikkeling’.

Nieuwe ruimtelijke plannen dienen rekening te houden met de ontwikkelingsgeschiedenis, de bebouwingskarakteristiek en de inpassing in de bredere omgeving. Meetpunt hiervoor is de in 2010 geformuleerde leidraad Landschap en Cultuurhistorie, waarin de provincie haar visie op de gewenste ruimtelijke kwaliteit heeft vastgelegd. Deze vernieuwde leidraad is een uitwerking van het in 2006 vastgestelde Beleidskader Landschap en Cultuurhistorie, dat werd gebruikt als leidraad voor ruimtelijke plannen als inpassingsplannen, beeldkwaliteitsplannen en structuurplannen.

Daarnaast biedt het handreikingen en inspiratie aan gemeenten om landschap en cultuurhistorie als uitgangspunt te gebruiken bij planvorming.

In het kader van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) is het beleidskader aangepast. Het oude beleidskader is aangevuld met een aantal onderwerpen die van belang zijn voor de ruimtelijke kwaliteit van Noord-Holland, te weten aardkundige waarden, openheid, stilte en donkerte en dorps-DNA. Daarnaast is gekozen voor een nieuwe indeling van de leidraad. Waar het beleidskader voorheen vanuit regio's was opgebouwd, is nu per landschapstype duidelijk aangegeven welke kernkwaliteiten de provincie belangrijk vindt en hoe zij hierop wil sturen.

Gemeenten zijn wettelijk verplicht om bij ruimtelijke plannen voldoende rekening te houden met de te verwachten archeologische waarden en de bekende archeologische waarden (conform artikel 38a van de Monumentenwet 1988). In een inpassingsplan kan voor grondwerkzaamheden een aanlegvergunning worden opgenomen. Als in gebieden die in de leidraad Landschap en Cultuurhistorie als van provinciaal belang genoemd zijn het maatschappelijke belang dusdanig groot is dat de daarbinnen aanwezige waardevolle archeologische vindplaatsen aangetast moeten worden, vraagt de provincie aan te geven op welke wijze archeologische waarden door compenserende maatregelen in het plan zijn ondergebracht. Dit kan bestaan uit een extra bescherming van waardevolle gebieden elders in het gebied (door bijvoorbeeld gebruik te maken van de gemeentelijke monumentenverordening) of de archeologische waarden mee te nemen in het ruimtelijke ontwerp van het plan. Boven op de wettelijke verplichting, is de compensatie bedoeld om in de door de provincie aangegeven archeologische gebieden extra aandacht te hebben voor het archeologische erfgoed (zowel in behoud als in het benutten van de aanwezige waarden bij de inrichting van een gebied).

De provincie ziet er bij de aangegeven archeologische gebieden op toe dat:

- Het besluit en het archeologische onderzoek conform wetgeving wordt uitgevoerd;
- De motivering waarom een bodemingreep noodzakelijk is (aantonen noodzakelijk maatschappelijk

- belang);
- De onderbouwing voor compenserende maatregelen.

Gemeentelijk beleid

In de structuurvisie van de gemeente Velsen wordt, wanneer het gaat over “cultuurhistorie”, voornamelijk gesproken over het woningbestand en de stedenbouwkundige structuur (historisch bouwkundige waarden) en over het behouden van landschappelijke elementen (historische geografische waarden zoals de duinrellen). Er wordt in het kader van cultuurhistorie en archeologie verwezen naar de ILC (Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie).

5.10.2 Onderzoek

Bureauonderzoek

Op basis van het feit dat in de diepere ondergrond sprake is van Basisveen bestaat in principe een verhoogde kans op het aantreffen van een intacte top van het pleistocene dekzand onder dit Basisveen. Onderzoek van TNO op het Middensluiseland laat evenwel zien dat het reliëf van het Pleistocene oppervlak bij Middensluiseland zeer beperkt is. Volgens de informatie die gekoppeld is aan de Informatie kaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland hoeft binnen het plangebied dan ook geen rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van waarden uit deze periode. Tijdens de eerste helft van het Mesolithicum was het plangebied gelegen in een drassig en nat gebied, waarbij het pakket Basisveen werd gevormd. Hier bovenop werden vervolgens mariene klei-afzettingen afgezet. Vanaf de tweede helft van het Mesolithicum startte ten oosten van het plangebied de vorming van strandwallen. Het plangebied zelf lag in deze periode nog in de directe invloedssfeer van de zee. Op basis hiervan hoeft geen rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van uit het Mesolithicum daterende archeologische waarden. Dit geldt ook voor de periode van het Laat Neolithicum tot en met de Bronstijd. Ook in deze tijd lag het plangebied nog in de directe invloed van de zee. Wel schoof de kustlijn in deze periode in westelijke richting op. Zo is de top van de strandzanden bij de Spuisluishaven, circa 800 tot 1000 m oostelijker van de hier besproken locatie, gedateerd op circa 410-200 voor Chr. Op basis hiervan zullen op het Middensluiseland aanwezige archeologische waarden dus niet van voor de Late IJzertijd (oostelijk deel) - Vroege Romeinse tijd (westelijk deel) dateren.

Op basis hiervan bestaat binnen het plangebied is een zeer grote kans op de aanwezigheid van archeologische resten of sporen uit de periode van de Late IJzertijd (oostelijk deel)-Romeinse Tijd (westelijk deel) tot en met de Vroege Middeleeuwen. Indien aanwezig zullen deze zich manifesteren als organische lagen en/of (restanten van) bodems in de laag met Duinafzettingen. Op basis van de vormingsgeschiedenis van de ondergrond en de diepte waarop de verschillende afzettingen zich bevinden kunnen de genoemde organische lagen en/of restanten van bodems daarbij in principe verwacht worden op een diepte van ca. 0,4 tot 0,8 m +NAP (top strandzanden) tot ca. 5 m +NAP. Dit betreft evenwel slechts een algemene 'bandbreedte' van de diepte waarop sprake kan zijn van archeologische waarden

De aanwezigheid alsook de diepte van de lagen laat zich op basis van alleen een bureauonderzoek echter niet precies vaststellen. Vaststaat dat indien aanwezig, de voorgenomen aanleg van de nieuwe, grotere zeesluis, deze eventueel aanwezige archeologische waarden zeker zal vernietigen. Het volledige bureauonderzoek is opgenomen in het deelrapport Archeologie van het MER (het volledige MER is opgenomen in bijlage 2 van de toelichting).

Verkennd booronderzoek

Op het Zuidersluiseland en de oostzijde van het Middensluiseland zijn geen aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologische waarden aangetroffen. Op deze terreindelen ligt het huidige maaiveld op een dussdanig niveau dat in samenhang met diepte tot waarop reeds sprake is van verstoring van de top van het profiel de aanwezigheid van bodems en daarmee samenhangende archeologische waarden uit de periode vanaf de Late IJzertijd/Romeinse tijd onwaarschijnlijk is.

Aan de westzijde van het Middensluiseland zijn wel (restanten van) bodems aangetroffen. Op basis van de samenstelling en diepte van de bodems dateren deze vermoedelijk uit de periode 400 - 900 na Chr. alhoewel voor een ervan (boring WA03) een latere datering, 1075 -1200 na Chr., niet uitgesloten kan worden. In geen van de bodems zijn indicatoren, zoals houtskool of vondstmateriaal, voor menselijke beïnvloeding aangetroffen. Dit sluit de aanwezigheid van archeologische waarden evenwel niet uit.

Ter bescherming van archeologische waarden is voor dit gebied in het voorliggende inpassingsplan de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' opgenomen. In de regels van deze dubbelbestemming is opgenomen dat bouw- en aanlegwerkzaamheden dieper dan +5 meter NAP alleen mogelijk zijn met een omgevingsvergunning. Voor het verkrijgen van de omgevingsvergunning dient een archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

Daarmee is de bescherming van archeologische waarden in deze gebieden geborgd in dit inpassingsplan.

5.10.3 Conclusies

Op het Zuiderluseiland en de oostzijde van het Middensluseiland zijn geen aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologische waarden aangetroffen. Deze locaties worden dan ook vrijgegeven.

Aan de westzijde van het Middensluseiland zijn wel (restanten van) bodems aangetroffen. De aanwezigheid van archeologische waarden kan op deze locatie vooralsnog niet uitgesloten worden. Ter bescherming van archeologische waarden is voor dit gebied in het voorliggende inpassingsplan de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' opgenomen.

Daarmee is de bescherming van archeologische waarden in deze gebieden geborgd in dit inpassingsplan.

5.11 Landschap en cultuurhistorie

5.11.1 Beleid, wet- en regelgeving

Rijksbeleid

In de Visie Erfgoed en Ruimte, kiezen voor karakter (Ministeries van OCW en IM) schetst het kabinet haar visie op het borgen van onroerend cultureel erfgoed in de ruimtelijke ordening. De erfgoedzorg wordt meer ontwikkelings- en gebiedsgericht ingestoken en minder behoudsgericht. Het Rijk wil het cultureel erfgoed borgen in de ruimtelijke ordening, waarbij erfgoedopgaven verbonden worden aan andere ontwikkelings- en investeringsopgaven. De modernisering van de monumentenzorg wordt hiermee voortgezet. De visie is complementair aan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Nederland wordt beschreven in vier karakteristieken: waterland, stedenland, kavelland en vrij land. Voor het projectgebied is de karakteristiek Waterland van belang. Het Rijk kiest vijf prioriteiten in het gebiedsgerichte erfgoed. De eerste drie zijn van belang voor het projectgebied: Werelderfgoed (samenhang borgen, uitstraling vergroten), Eigenheid en Veiligheid (zee, kust en rivieren) en Herbestemming als gebiedsopgave (focus op groei en krimp).

Op de kaarten behorend bij de visie is te zien dat het projectgebied niet is aangewezen als wederopbouwgebied en ook niet als UNESCO-werelderfgoed.

Het kabinet heeft de Actieagenda architectuur en ruimtelijk ontwerp 2013-2016“ Werken aan ontwerpkracht” (Ministerie IM en OCW, 2012) uitgebracht. Hierin staat dat architectuur en ruimtelijk ontwerp van belang zijn bij de ontwikkeling van functionele, innovatieve en betaalbare oplossingen voor ruimtelijke uitdagingen, zoals stedelijke (her)ontwikkeling en duurzaamheid. Bovendien versterken ze het culturele karakter van onze woon-, werk- en leefomgeving. Dit geldt ook voor de functionele aanpassing van erfgoed, zoals de zeesluizen bij IJmuiden.

Provinciaal beleid

In de structuurvisie Noord-Holland 2040 (Provincie Noord-Holland, 2010) staat dat de provincie het belangrijk vindt om de Noord-Hollandse cultuurlandschappen te behouden en te ontwikkelen. Hiertoe wil de provincie deze (cultuur)landschappen optimaal gebruiken door hun kenmerken te koesteren en te benutten bij nieuwe ontwikkelingen op basis van de karakteristieke eigenschappen, het zogenaamde Landschaps-DNA, van de verschillende landschappen.

Nieuwe plannen dienen de ontwikkelingsgeschiedenis, de ordeningsprincipes en bebouwingskarakteristiek van het landschap en de inpassing in de bredere omgeving als uitgangspunt te hanteren. Mogelijke negatieve effecten dienen te worden gecompenseerd.

Het zeesluizencomplex bij IJmuiden is aangewezen als verstedelijkt gebied (geen specifiek cultuurlandschap). In het gebied is ruimte voor ontwikkeling van havengebonden bedrijven en activiteiten.

Het forteiland is aangewezen als onderdeel van de Stelling van Amsterdam. De provincie Noord-Holland heeft in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (LLC) aangegeven welke kernkwaliteiten van de verschillende landschappen van Noord Holland van provinciaal belang zijn. Hierin wordt het sluizencomplex niet specifiek genoemd. Het maakt deel uit van de zone Industrieel Erfgoed Noordzeekanaalgebied. Vanuit de leesbaarheid van het landschap is het van belang dat het industriële erfgoed haar bijdrage aan de geschiedenis kan blijven vertellen. Daarom wordt ingezet op behoud van het industrieel erfgoed.

Een belangrijk doel van de LLC is een zo helder mogelijk afwegingskader te bieden voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Op de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie (ILC) zijn de kernkwaliteiten (met betrekking tot landschap en cultuurhistorie) uit de LLC weergegeven en de kaart is als zodanig de geografische uitwerking van de LLC. De LLC is een herziening van de Cultuurhistorische waardenkaart (CHW).

Landschapsverordening Noord-Holland 2010

De provincie Noord-Holland wil karakteristieke landschappen buiten de bebouwde kom beschermen tegen ontsierende opschriften, afbeeldingen en woonschepen. Daarom is een landschapsverordening opgesteld. Voor uitingen waar het landschap geen schade van ondervindt, kan door de provincie een ontheffing worden verleend.

Gemeentelijk beleid

In de Structuurvisie Velsen 2015 benoemt de gemeente “versterking van de ecologische en landschappelijke structuur” als één van de hoofddoelstellingen. In het buitengebied van Velsen zijn vele gebruiksfuncties met de daarbij behorende belangen aanwezig. Dit noodzaakt tot een goede onderlinge afstemming, maar biedt ook kansen bij een integrale aanpak. Koppeling van belangen en het denken in kansen voor multifunctioneel ruimtegebruik zijn daarom het vertrekpunt voor de strategie.

Het vergroten van de beleving van het landschap is een belangrijk doel van het Landschapsbeleidsplan (2010) van de gemeente Velsen. Bij de uitvoering van de visie is promotie van het landschap dan ook een belangrijk speerpunt.

Goede communicatie en informatieverstrekking en het betrekken van alle partijen in het proces zorgen ervoor dat het plan breed gedragen kan worden.

In het landschapsbeleidsplan zijn 10 topprojecten benoemd waaronder “inrichtings- en beheerplan Forteiland en sluiselanden (ecologische stapstenen in verbinding noordelijke en zuidelijke duinen)”. Hierin wordt beschreven dat de vergroting van het sluizencomplex een kans kan zijn om de ecologische stapstenen door natuurontwikkeling te realiseren.

In de Monumentenverordening Velsen 2010 benoemt de gemeente welke objecten of gebieden kunnen worden benoemd tot gemeentelijk monument of gemeentelijk dorpsgezicht. Ook is beschreven hoe moet worden omgegaan met gemeentelijke monumenten en gemeentelijke dorpsgezichten (bij nieuwe ontwikkelingen).

5.11.2 Onderzoek

Huidige situatie

Aardkundige waarden

De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie (ILC) geeft aan dat er geen aardkundige waarden in het plangebied van het sluizencomplex voorkomen.

Ruimtelijke opbouw, patronen en structuren

Het sluizencomplex wordt gekenmerkt door de openheid van de plaat in contrast met de randen van het industrieterrein ten noorden en met de bebouwing van IJmuiden ten zuiden. De vormgeving en ordening van de elementen binnen het complex is praktisch en doelmatig. De landtongen zijn de eilanden waarbinnen de sluizen zijn gelegen. De landtongen bepalen de ruimtelijke opbouw en structuur van het gehele sluizencomplex. De sluizen liggen versprongen naast elkaar van oud naar jong. De oudste sluizen binnen het sluizencomplex zijn het kleinst en de nieuwste sluizen zijn het grootst. Het gehele sluizencomplex wordt gekenmerkt door symmetrie en continuïteit. Over het gehele complex ligt een weg die de kernen IJmuiden en Velsen Noord van de gemeente Velsen met elkaar verbindt. De weg zigzagt over de sluizen heen.

Belevingswaarden

Het sluizencomplex is een zeewering. Deze functie is goed af te lezen aan de dijk die de sluizen met elkaar verbindt. Elke sluis weerspiegelt de stand van de techniek op het moment van aanleg. De vormgeving van elke sluis afzonderlijk is eigentijds. Het complex als geheel weerspiegelt daarmee een doorsnede van 145 jaar sluizenbouw, waar nu weer een nieuwe moderne laag aan wordt toegevoegd. Het sluizencomplex herbergt een recreatieve functie: het is mogelijk om grote schepen van dichtbij te aanschouwen. Door de zigzaggende weg is de route langs de sluizen en de schepen enigszins desoriënterend maar daardoor ook afwisselend en aantrekkelijk.

Historische geografische waarden

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) en op de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie (ILC) zijn geen (wettelijk beschermde) historisch geografische waarden aangegeven voor het plangebied.

Wachthuisjes

Ter plaatse van de Noordersluis zijn vier wachthuisjes aanwezig die onderdeel vormen van het sluiscomplex. Deze markante objecten zijn aangewezen als gemeentelijk monument.

Forteiland

Het 4 ha. grote eiland waarop het fort staat, met een uitgebreid gangenstelsel, meer dan 40 kamers en een indrukwekkende koepelzaal, is een unieke evenementenlocatie. Het eiland ligt tussen de Noordpier en Zuidpier in, voor het sluizencomplex van het Noordzeekanaal. Het Forteiland wordt ingezet als locatie voor allerlei activiteiten zoals: feesten, vergaderingen, (sportieve)groepsactiviteiten, conferenties, beurzen, cursussen, historische rondleidingen, theaterproducties en televisie- en filmopnames. Daarnaast is er ook een museum op het eiland gevestigd. Het Forteiland is onderdeel van het Unesco Werelderfgoed 'De stelling van Amsterdam'. Het Forteiland is tevens onderdeel van de Holland Route (ERIH european route of industrial heritage).

Toekomstige situatie

Uitgangspunten landschappelijke inpassings nieuwe sluis

In het Ambitiedocument zijn eisen en wensen voor de landschappelijke inpassing, de architectonische specificaties en de vormgeving van de nieuwe zeesluis en de omgeving benoemd. In het Ambitiedocument wordt ook gesproken over het concept "machine en landschap". Het betreft de overkoepelende visie voor het gehele gebied waarbij een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen de sluizen zelf (de machine) en de samenbindende omgeving (het landschap):

- de machine, het functioneren van de sluizen de technische aspecten mogen duidelijk zichtbaar zijn, het landschap moet het geheel tot een eenheid maken;
- de eenheid van het landschap en de openheid moeten behouden blijven (geen opgaande beplanting);
- de vormgeving wordt altijd eigentijds (onafhankelijk van de afmetingen);
- de sluis en de bijbehorende voorzieningen dienen een eenduidige inrichting en vormgeving te krijgen: de eisen in het Ambitiedocument voor de weg, afzetpalen, bebording, kleurgebruik, de machine (de sluizen), materialisatie, hekwerk en verlichting waarborgen dit.

Het ambitiedocument is opgenomen in bijlage 17 van de toelichting.

Effect nieuwe sluis op landschappelijke en cultuurhistorische waarden

Uit het MER is gebleken de realisatie van de nieuwe zeesluis negatieve effecten heeft op de landschappelijke en cultuurhistorische waarden (ongeacht de keuze voor een bepaalde variant). De grootste negatieve effecten ontstaan door het afgraven van grote delen van de sluiseilanden en de toekomstige hoogteverschillen tussen de sluiseilanden. Hierdoor worden de ruimtelijke opbouw, patronen en structuren van sluizencomplex aangetast.

De belevingswaarde van de cultuurhistorische aspecten van het sluizencomplex zal afnemen doordat de ligging van de situering nieuwe zeesluis - ten zuiden van de Noordersluis - de praktische chronologische ordening van het sluizencomplex doorbreekt.

Daarnaast zal in de variant met dubbele deuren, het hoogteverschil tussen het sluisplateau en de

omgeving moeten worden opgevangen met een muur (van 2 meter hoog). Als gevolg hiervan hebben weggebruikers aan die zijde van het sluiseland geen uitzicht meer over het water.

In het beeldkwaliteitsplan is bepaald dat het sluisencomplex, binnen de grenzen van het functionele, mogelijkheid zullen bieden om als stapstenen kunnen functioneren in het natuurlijk systeem (zie paragraaf 4.3 voor een nadere toelichting op het beeldkwaliteitsplan). Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan de ambities van de gemeente Velsen om een door middel van ecologische stapstenen een verbinding te creëren tussen de duingebieden aan weerszijden van de zeetoegang.

Omdat de landschappelijke cultuurhistorische waarden van de sluiselanden niet beschermd zijn in de zin van de Monumentenwet 1988, het provinciale regelgeving en het (gedeeltelijk) afgraven van de sluiselanden vanuit het oogpunt van nautische veiligheid noodzakelijk is, wordt het verlies aan landschappelijke en cultuurhistorische waarden acceptabel geacht (zie paragraaf 4.7 voor een nadere toelichting op de noodzaak voor het verwijderen van enkele sluiselanden).

Wachthuisjes

Rijkswaterstaat zal zich tot het uiterste inspannen om de nieuwe sluis zodanig te situeren, dat de monumentale wachthuisjes bij de Noordersluis kunnen worden behouden. Indien een of meerdere van de wachthuisjes dienen te worden geamoveerd ten behoeve van de realisatie van de nieuwe sluis, zal worden onderzocht of deze kunnen worden verplaatst naar een andere locatie op het sluisencomplex. Indien het noodzakelijk blijkt de wachthuisjes te amoveren (en eventueel verplaatsen) zal daarvoor de geëigende procedure (monumentenvergunning) worden doorlopen.

Forteiland

Om de cultuurhistorische waarden van het Forteiland te beschermen, heeft het fort in dit inpassingsplan de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie'. In de regels van deze bestemming is bepaald dat het realiseren van nieuwe bouwwerken en het uitvoeren van diverse werkzaamheden, slechts worden toegestaan als daarbij voldoende rekening gehouden wordt met de cultuurhistorische waarden van het Forteiland (zie paragraaf 7.3.2 voor een nadere toelichting op de regels).

Aan de noordzijde van het fort, zal het onderwater gelegen talud van het forteiland gedeeltelijk worden vervangen door een damwand, om de in- en uitvaart aan de westzijde van de nieuwe sluis mogelijk te maken. Het deel van het onder water gelegen deel van het talud dat wordt afgegraven, ligt buiten de het bestemmingsvlak 'Waarde - Cultuurhistorie' en is reeds planologisch mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan 'Zeezicht' van de gemeente Velsen (zie ook paragraaf 4.7).

Omdat het (gedeeltelijk) afgraven van het talud noodzakelijk is vanwege de nautische veiligheid en alleen het onderwater gelegen deel van het talud wordt afgegraven, wordt deze wijziging van het Forteiland acceptabel geacht (zie paragraaf 4.7 voor een nadere toelichting op de noodzaak voor het verwijderen van het onderwater gelegen deel van het talud).

5.11.3 Conclusies

Sluiselanden

Omdat de landschappelijke cultuurhistorische waarden van de sluiselanden niet beschermd zijn in de zin van de Wet monumentenzorg en/of de provinciale cultuurhistorisch beleid en het (gedeeltelijk) afgraven van de sluiselanden vanuit het oogpunt van nautische veiligheid noodzakelijk is, wordt het verlies aan landschappelijke en cultuurhistorische waarden acceptabel geacht.

Monumenten

Rijkswaterstaat zal zich tot het uiterste inspannen om de nieuwe sluis zodanig te situeren, dat de monumentale wachthuisjes kunnen worden behouden

Forteiland

Aan de noordzijde van het fort, zal het onderwater gelegen talud van het forteiland gedeeltelijk worden vervangen door een damwand, om de in- en uitvaart aan de westzijde van de nieuwe sluis mogelijk te maken.

Omdat het (gedeeltelijk) afgraven van het talud noodzakelijk is vanwege de nautische veiligheid en alleen het onderwater gelegen deel van het talud wordt afgegraven, wordt deze wijziging van het monument acceptabel geacht.

5.12 Duurzaamheid

Duurzaamheid richt zich op materiaal- en energiegebruik in de aanleg- en de gebruiksfase van het sluiscomplex. Deze deelaspecten zijn vertaald naar de CO₂ uitstoot, die zij veroorzaken, om zodoende een goede integrale afweging te kunnen maken met betrekking tot duurzaamheid.

5.12.1 Beleid, wet- en regelgeving

Nota 'stad van zon, zee en wind' (klimaatprogramma gemeente Velsen)

De gemeente Velsen wil zich ontwikkelen tot een innovatief centrum voor duurzame energie met aandacht voor zonne-energie, windmolenparken, getijdencentrale en andere duurzame energiebronnen. Kern van de nota 'Stad van zon, zee en wind' wordt gevormd door het uitgangspunt dat de gemeente Velsen voor een belangrijk deel wordt gekenmerkt door haar prominente ligging aan de kust. De krachten van de zee, de warmte van de zon en de nimmer aflatende wind komen samen in Velsen en bieden de gemeenschap vele mogelijkheden om op een duurzame wijze energie op te wekken.

In de nota 'Stad van zon, zee en wind' worden deze doelstellingen concreet gemaakt in acties en projecten van de gemeente Velsen.

5.12.2 Onderzoek

Duurzaamheid aanlegfase: CO₂ emissie materiaal- en energiegebruik

Het energiegebruik en de CO₂ emissies in de aanlegfase veroorzaken een sterke verslechtering op het gebied van duurzaamheid. Dit wordt veroorzaakt door het feit dat in de autonome ontwikkeling geen nieuwe sluis gebouwd wordt en er derhalve geen CO₂ uitstoot ontstaat door materiaal- en energiegebruik.

Ruim 80% van de uitstoot wordt veroorzaakt door de winning/productie van materiaal, de rest door het energiegebruik voor aan- en afvoer van materiaal/grond/ baggerspecie. Binnen de productie/winning van materialen veroorzaakt het materiaal voor de aanleg van het sluisonderdeel de schutkolk de meeste emissie. Dit wordt voornamelijk (voor 59%) veroorzaakt door het materiaalgebruik van de buispalen. Wordt gefocust op het type materiaal, dan hebben de productie van staal voor de bouw van de sluis en in mindere mate ook die van beton de grootste bijdrage aan de CO₂ uitstoot.

Duurzaamheid in gebruiksfase: CO₂ emissie energiegebruik

Het energiegebruik en de CO₂ emissies in de gebruiksfase veroorzaken een verbetering van de duurzaamheid. De lagere uitstoot van CO₂ wordt veroorzaakt door het lagere energiegebruik van de aandrijving en omvormers van de nieuwe zeesluis. Per Mton doorvoer is het energiegebruik in zowel het zelfs bijna de helft lager.

Duurzaamheid in gebruiksfase: Duurzame energie opwekking

De ambitie van Rijkswaterstaat West-Nederland Noord om het bedieningsgebouw energieneutraal te bouwen kan gerealiseerd worden door zonnepanelen te plaatsen, gebruik te maken van warmte/koude uit het kanaalwater (warmtepomp) en eventueel het plaatsen van kleine windturbines. Het plaatsen van grote windturbines is technisch en economisch haalbaar en zou zelfs een CO₂ neutrale sluis kunnen opleveren. Bij het huidige beleid is plaatsing van grote windturbines niet mogelijk. Energieopwekking uit waterkracht (getijdenenergie) en uit zoet-/zoutwatermenging (blauwe energie) is bij de huidige vooruitzichten alleen aan te raden als proef.

Bijdragen aan ambities en doelstellingen van Rijkswaterstaat en de provincie Noord-Holland ten aanzien van duurzaamheid

Omdat de planhorizon van het inpassingsplan niet overeenkomt met het zichtjaar van de rijksdoelstellingen (2020), er geen data bekend is van energiebesparingen op jaarbasis, en er veel onzekerheid is met betrekking tot de mogelijkheden om duurzame energie op het sluis terrein op te wekken, is het niet mogelijk om een kwantitatieve uitspraak te doen met betrekking tot het behalen van de concrete CO₂ doelstellingen.

De plaatsing van PV-panelen op het bedieningsgebouw, de aanleg van warmtepompsysteem en eventueel het plaatsen van kleine windturbines bieden wel de mogelijkheid om een energieneutraal bedieningsgebouw te realiseren.

De uiteindelijke DBFM aanbesteding zal worden gegund op basis van de methodiek van de CO₂-Prestatieladder en sluit daarbij aan op de Duurzaam Inkopen ambities van zowel Rijkswaterstaat als de provincie.

5.12.3 Aanbevelingen

Een lagere CO₂ uitstoot in de aanlegfase kan gerealiseerd worden door enerzijds zo min mogelijk materiaal in te zetten en anderzijds zo duurzaam mogelijk materiaal. Ook het beperken van grondverzet en het hergebruiken van afgegraven zand leveren een lagere CO₂ uitstoot.

In de gebruiksfase kan de CO₂ uitstoot gereduceerd worden door zuinige motoren in te zetten, het plaatsen van LED verlichting in plaats van conventionele verlichting en het duurzaam bouwen van een eventueel een nieuw bedieningsgebouw, waarbij bijvoorbeeld volgens de eigenschappen van het 'passief huis' en/of het 'energie-neutraal gebouw' ontworpen wordt. Zowel in de aanleg- als de gebruiksfase kan de toch uitgestoten CO₂ gecompenseerd worden door de aanschaf van CO₂ emissie certificaten.

5.13 Gezondheid

De gezondheidssituatie van de bewoners in IJmond en langs het Noordzeekanaal wordt beïnvloed door zowel de levensstijl van de inwoners als de milieusituatie, waarbij de levensstijl de belangrijkste factor is (GGD IJmond 2012 en RIVM, 2011). In het studiegebied zijn diverse bronnen die de milieusituatie bepalen, zoals industrie, luchtvaart, wegverkeer en scheepvaart. De milieusituatie in IJmond is in de huidige situatie matig. Bewoners worden blootgesteld aan relatief hoge concentraties fijn stof en ondervinden hinder door geluid.

De vervanging van de Noordersluis door een nieuwe, grotere zeesluis kan leiden tot veranderingen in de milieubelasting van de omgeving, die kunnen doorwerken op de gezondheid van de bevolking. Een gezonde fysieke leefomgeving bevordert de gezondheid. Hoewel de milieukwaliteit van de fysieke leefomgeving slechts één van de gezondheidsfactoren is – naar schatting wordt gezondheid voor circa 2 - 5% bepaald door milieufactoren (RIVM, 2007) – bestaat er voor een aantal milieufactoren wel degelijk een relatie met de gezondheid. Geluid kan aanleiding geven tot hinder en slaapverstoring, en bij hogere belastingen leiden tot toename van onder meer hart- en vaatziekten. Hogere externe veiligheid risico's betekenen een grotere kans op verwonding en/of sterfte in geval van een incident of bij transport van gevaarlijke stoffen. Een verminderde luchtkwaliteit door de aanwezigheid van verhoogde concentraties van fijn stof kan onder meer leiden tot meer luchtwegklachten, longfunctievermindering en toename van hart- en vaatziekten.

5.13.1 Beleid, wet- en regelgeving

De effecten op de gezondheid worden beschreven en beoordeeld via een Gezondheidseffectscreening (GGD Nederland, 2012). De GES levert een gezondheidkundige score per relevant milieuaspect op: hoe hoger de score, hoe slechter de milieugezondheidskwaliteit. Score 1 is goed, score 6 onvoldoende.

Op initiatief van de Provincie Noord-Holland en de IJmondgemeenten zijn diverse partijen een dialoog gestart over de balans tussen ruimte voor economische ontwikkeling en leefklimaat/milieu in IJmond. In oktober 2013 is er in het kader van deze milieudialoog een pakket met (luchtkwaliteits-)maatregelen vastgesteld, die op korte termijn worden uitgevoerd en erop zijn gericht de leefbaarheid in de regio te verbeteren. Genoemd initiatief wordt voortgezet. Partijen blijven met elkaar in dialoog om te bezien hoe in de toekomst de milieusituatie in IJmond verder te verbeteren.

5.13.2 Onderzoek

Door de nieuwe zeesluis neemt tijdens de aanleg- en gebruiksfase de geluidbelasting, de emissie naar de lucht en de externe veiligheidsrisico's door de scheepvaart in beperkte mate toe ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Deze effecten treden in verschillende gebieden op. De geluideffecten treden vooral ten zuiden van het Noordzeekanaal op, maar dermate beperkt dat het geen wezenlijk verschil is. De luchtkwaliteitseffecten treden vooral op in de haven Amsterdam. Er zijn geen effecten op de belangrijke gezondheidsparameters fijnstof en roet. Ten gevolge van de autonome verbetering van de luchtkwaliteit, die aanzienlijk groter is dan de beperkte concentratie toename vanwege het project, zal voor luchtkwaliteit sprake zijn van een verbetering in luchtkwaliteit in 2030 ten opzichte van de huidige situatie. De veiligheidseffecten treden op het water op. In de woongebieden is geen gezondheidsrelevant effect.

Tijdens de aanlegfase kunnen de mogelijkheden voor bewegen en recreatie tijdelijk verminderen. Ook kan er tijdens de aanleg van de nieuwe sluis sprake zijn van hinder zoals geluidhinder.

De nieuwe inrichting van het gebied kan het gebied aantrekkelijker maken voor recreatie en voor fietsers, wat een positief effect kan hebben op de gezondheidssituatie.

5.13.3 Conclusies

Uit de GES analyse blijkt dat de effecten van het plan (geluid, lucht en veiligheid) zo klein zijn dat de milieugezondheidssituatie niet wezenlijk verandert.

Hoofdstuk 6 Water

6.1 Beleid, wet- en regelgeving

Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) stelt dat voor alle oppervlaktewaterlichamen in de lidstaten, in redelijkheid rekening houdend met omstandigheden, doelen voor biologische kwaliteitselementen moeten worden geformuleerd (2009) en dat deze middels gerichtemaatregelen in 2015 (of na fasering in 2021 of uiterlijk 2027) moeten worden gerealiseerd. Hierbij wordt rekening gehouden met het feit dat sterk veranderde of kunstmatige waterlichamen niet altijd dezelfde doelen kunnen behalen als natuurlijke wateren.

Doelstellingen en maatregelen zijn door elke lidstaat opgenomen in een beheerplan per stroomgebied, het Stroomgebiedbeheerplan (SGBP). Voor dit project zijn de doelen voor het Noordzeekanaal relevant. Deze zijn opgenomen in het Stroomgebiedbeheerplan Rijn–West. Het SGBP geeft niet de doelstellingen in detail weer. Deze zijn per waterlichaam opgenomen in een onderliggend, bestuurlijk vastgesteld plan. Voor de Rijkswateren is dit het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2010-2015.

Om te beoordelen of een waterlichaam voldoet aan de goede toestand, wordt getoetst aan chemische en ecologische normen. De ecologische normen worden uitgedrukt in maatlatten, waarop de toestand van 4 verschillende kwaliteitselementen (algen, vegetatie, macrofauna en vissen) wordt weergegeven. De huidige en gewenste toestand is vastgelegd in maatlatten per waterlichaam. Het sluiscomplex vormt een grens tussen twee waterlichamen.

Om de effecten van de verschillende alternatieven voor de nieuwe sluis op het doelbereik van de KRW in beeld te brengen wordt gekeken in hoeverre de varianten van invloed zijn op het bereiken van de doelen van de KRW qua goede ecologische en goede chemische toestand.

Waterwet

In 2009 is de Waterwet in werking getreden. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten.

Deze wet voegt negen oude ‘waterwetten’ samen, waaronder de Wet op de waterhuishouding, de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de Grondwaterwet en de Wet beheer Rijkswaterstaatswerken. Er is dus sprake van één integrale wet. Zodoende wordt geen afzonderlijke vergunning meer vergeven op basis van verschillende wetten, maar slechts één watervergunning.

Drinkwaterwet

In 2011 is de Drinkwaterwet in werking getreden. De reikwijdte van deze wet strekt van bron tot kraan en heeft primair als doel de drinkwatervoorziening in Nederland duurzaam veilig te stellen. Volgens de wet is het de verantwoordelijkheid van alle partijen die bij de drinkwatervoorziening zijn betrokken, om de drinkwaterbronnen te beschermen. In juridische termen is het drinkwaterbelang geformuleerd als een ‘dwingende reden van zwaarwegend openbaar belang’. Het doel hiervan is het belang om drinkwaterbronnen te beschermen, explicieter te waarborgen.

Nationaal Waterplan

De Vierde Nota Waterhuishouding is vervangen door het Nationaal Waterplan. Het Nationaal Waterplan zal het beleid uit de Vierde Nota Waterhuishouding versterkt voortzetten. Het beleidsdoel is het realiseren of in stand houden van duurzame en klimaatbestendige watersystemen. Bij besluitvorming over ruimtelijke ontwikkelingen zullen de wateraspecten een zwaarder belang in de afweging moeten krijgen, dan onder het beleid van de Vierde Nota Waterhuishouding al het geval is. Dit beleid vormt ook de basis voor de watertoets, die het Besluit ruimtelijke ordening voor ruimtelijke plannen voorschrijft.

Beheer- en ontwikkelplan voor de Rijkswateren (BPRW)

Nederland is een waterrijkland. We hebben grote rivieren en kanalen, het IJsselmeer, de zuidwestelijke

Delta, de Noordzee en de Waddenzee. Rijkswaterstaat is als uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu verantwoordelijk voor een duurzaam technisch-, nautisch- en waterkwaliteitsbeheer van de (grote) Rijkswateren.

Hoe dat gebeurt, staat beschreven in het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren (BPRW). Het BPRW geldt voor de jaren 2010-2015. In het BPRW staat hoe Rijkswaterstaat zijn dagelijkse werk doet als waterbeheerder: Door te beschermen tegen overstromingen en te zorgen voor voldoende, schoon en ecologisch gezond water. Niet alleen voor mensen, maar ook voor planten en dieren. Door als vaarwegbeheerder de hoofdvaarwegen te onderhouden en het scheepvaartverkeer in goede banen te leiden, kunnen beroeps- en pleziervaart zich vlot en veilig bewegen.

Het sluizencomplex maakt onderdeel uit van het Noordzeekanaal, en valt derhalve onder het beheer van Rijkswaterstaat.

Waterplan Noord-Holland 2010-2015

Het Waterplan 2010 – 2015 is op 16 november 2009 door Provinciale Staten vastgesteld. In dit plan geeft de Provincie Noord-Holland aan hoe het in de nabije toekomst wil omgaan met water in de provincie. Centraal in het waterplan staat de aanpassing aan de klimaatverandering, die voor Noord-Holland ingrijpende gevolgen kan hebben.

De volgende vier uitgangspunten zijn gehanteerd bij het opstellen van het Waterplan:

- Klimaatbestendig waterbeheer: waterkeringen, watersysteem en ruimtelijk inrichting moeten voorbereid zijn op de gevolgen van klimaatverandering;
- Water medesturend in de ruimte: water is een belangrijke sturende factor in de ruimtelijke ontwikkeling. Op sommige plekken, zoals in de omgeving van dijken, is water vanwege de veiligheid het belangrijkste sturende element. Elders is water volgend in de ruimtelijke afweging.
- Centraal wat moet, decentraal wat kan: de Waterwet en de Wet ruimtelijke ordening zijn gebouwd op deze filosofie. Dit geldt ook voor het Waterplan. Dit betekent minder regels, meer uitvoeringsgericht, modernisering en stroomlijning van de regels. Niet achteraf goedkeuring, maar vooraf duidelijkheid;
- Gebiedsgerichte en resultaatgerichte benadering: Ook de uitvoering van het waterbeleid vraagt een integrale gebiedsgerichte aanpak. De totstandkoming van de maatregelpakketten van de Kaderrichtlijn Water en het Waterbeleid 21ste eeuw en het opstellen van de regionale verdringingsreeksen (watervoorziening in droge periodes) en overstromingsrisicokaarten laten dit zien. De ILG-gebieden en de bijbehorende structuren wordt door de Provincie gezien als een waardevol instrument om samen met belanghebbenden het provinciaal waterbeleid uit te voeren. Een gebiedsgerichte benadering is ook nodig voor het klimaatbestendig maken van het watersysteem, de uitvoering van de KRW-maatregelen en waterberging, het vergroten van de mogelijkheden voor waterrecreatie en watersport, de economische benutting van het water en het bepalen in hoeverre water sturend moet zijn in de ruimte. Met een gebiedsgerichte benadering wordt hiervan werk gemaakt.

Waterbeheerplan Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Het Waterbeheersplan 2010-2015 van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, getiteld 'Van veilige dijken tot schoon water' beschrijft de doelstellingen voor de periode 2010-2015 voor de drie kerntaken: veiligheid tegen overstromingen, droge voeten en schoon water.

De agenda van het hoogheemraadschap wordt de komende tijd sterk bepaald door de klimaatverandering. Deze verandering heeft direct invloed op de kerntaken. Het hoogheemraadschap wil met de klimaatverandering toekomstbewust omgaan. De aanpak van het waterbeheersplan, dat loopt tot en met 2015, past daar goed in. Het beschrijft stappen die nu (moeten) worden gezet om ook in de toekomst een veilige en leefbare woonomgeving te behouden.

Tot 2015 investeert het hoogheemraadschap 100 miljoen euro om de watersystemen van polders klimaatbestendig te maken. Daarbij wordt uitgegaan van actuele werknormen. Ook de boezemsystemen en regionale keringen zullen aan de norm voldoen. Nationale en regionale beleidsnotities zijn bepalend voor de uitvoeringsprogramma's van het hoogheemraadschap. In principe worden problemen opgelost waar ze ontstaan en worden kleinschalige oplossingen gekozen die aansluiten op de trits vasthouden - bergen - afvoeren. Bij ruimtelijke ingrepen wordt gezocht naar functiecombinaties en daarmee bundeling van financieringsmogelijkheden.

Poldersystemen, boezemstelsels en regionale waterkeringen worden in relatie tot elkaar bekeken in drie uitvoeringsprogramma's. Om het systeem op orde te krijgen en te houden, is het van belang dat niet opnieuw een achterstand wordt opgelopen. Binnen zijn bevoegdheid zorgt het hoogheemraadschap ervoor dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen het bestaande beschermingsniveau behouden blijft.

Beheerplan Hoogheemraadschap van Rijnland

Voor de planperiode van 2010-2015 is het Waterbeheerplan (WBP) van Rijnland van toepassing. In dit plan geeft het Hoogheemraadschap van Rijnland aan wat haar ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. Het nieuwe WBP legt meer dan voorheen het accent op de uitvoering.

De hoofddoelen uit het beheerplan zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water. Wat betreft veiligheid is het cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn en blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijke toekomstige dijkverbetering. Wat betreft voldoende water gaat het er om het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden.

Daarbij wil het Hoogheemraadschap van Rijnland dat het watersysteem op orde en toekomstvast wordt gemaakt, rekening houdend met de klimaatverandering. Immers, de verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing. Het waterbeheerplan sorteert voor op deze ontwikkelingen.

Waterbeheerplan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht

In het Waterbeheerplan 2010-2015 beschrijft het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) haar drie hoofdtaken: zorg voor veiligheid achter de dijken, zorg voor voldoende water en zorg voor schoon water. Daarnaast voert AGV in zijn beheersgebied taken uit die de waterschappen aanduiden als maatschappelijke neventaken. Voor AGV zijn dat vaarweg- en nautisch beheer, faciliteren van het recreatief medegebruik van wateren en dijken, zorg voor natuurwaarden en bevordering van cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden.

Watertoets

De watertoets is een procesinstrument dat wettelijk is verankerd in de Wro. Een watertoets is verplicht voor een inpassingsplan. De watertoets heeft als doel dat wateraspecten vroegtijdig in de planontwikkeling worden meegenomen. De provincie Noord-Holland stelt, als het bevoegde gezag voor de vaststelling van het inpassingsplan, de watertoets op. De te betrekken partijen voor de watertoets zijn het Hoogheemraadschap van Rijnland en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) in de adviserende rol en Rijkswaterstaat als plantoetsers. Rijkswaterstaat is plantoetsers omdat het plan binnen het beheersgebied van Rijkswaterstaat ligt.

6.2 Onderzoek

6.2.1 Waterkeringen

Het sluizencomplex is een primaire waterkering. De nieuwe sluis zal een onderdeel vormen van deze waterkering.

Eisen aan de (nieuwe) waterkering

Er zijn vaste eisen verbonden aan de waterkering met betrekking tot de waterkerende functie zoals stabiliteitseisen. Het uiteindelijke ontwerp van de nieuwe sluis zal dienen te voldoen aan de gestelde eisen voor een primaire waterkering.

Rijkswaterstaat heeft de eisen aan de nieuwe waterkering vastgelegd in het document 'Functie water kernen, Nieuwe Zeesluis IJmuiden'. Dit document wordt als randvoorwaarde meegenomen in het DBFM-contract met de aannemer. Daarmee is geborgd dat het ontwerp van de nieuwe waterkering zal voldoen aan de eisen met betrekking tot stabiliteit en waterkerende functie.

Het document 'Functie water kernen, Nieuwe Zeesluis IJmuiden' is opgenomen in bijlage 21 van de toelichting.

Kern- en beschermingszone

De primaire waterkering vormt een verbinding tussen twee dijkringen, maar is geen onderdeel van een dijkkring. De waterkering valt daarom onder beheer van Rijkswaterstaat en is opgenomen in de Legger primaire waterkeringen (2009).

In de Legger primaire waterkeringen zijn voor de waterkering een kernzone en een beschermingszone opgenomen. De kernzone omvat de waterkering en een zone vanaf de kruin van de waterkering tot aan de teen van de waterkering, afgerond op gehele 5 m afstand tot de water(kering)lijn. De beschermingszone is minimaal 25 meter vanaf de kernzone. Deze zone omvat het deel van het kanaalprofiel dat bijdraagt aan de stabiliteit van de waterkering.

Op de verbeelding van het inpassingsplan zijn de kern- en beschermingszone van de waterkering opgenomen met de gebiedsaanduiding 'Vrijwaringszone - waterstaatswerk'. In de bijbehorende regels is opgenomen dat de gronden ter plaatse van de kern- en beschermingszone, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede zijn aangewezen voor de bescherming, versterking, het beheer en het onderhoud van de waterkering.

6.2.2 Grondwater

Tijdens de aanlegfase zal, door het onttrekken van grondwater onder de bouwkuip, tijdelijk minder kwel naar de naastgelegen polders optreden en daarmee zal ook minder zout naar de polders stromen. Voor de bouwmethode, waar gebruik wordt gemaakt van pneumatische caissons of van de afzinkmethode treden dezelfde effecten op, waarbij er alleen geen effecten op grondwater zijn te verwachten.

Grondwaterstand

De grondwaterstand in de binnendijkse polders zal niet veranderen omdat de nieuwe sluis niet leidt tot verandering van het waterpeil in het Noordzeekanaal.

Kwel

De nieuwe sluis leidt niet tot toename van de kwel in de binnendijkse polders, omdat het waterpeil in het Noordzeekanaal niet verandert.

Zoutconcentratie grondwater

Het poldergebied is brak, met aan het maaiveld een zoetwaterlens van hooguit enkele meters dikte. De zoutconcentratie in de polders, vanwege zoutindringing vanuit de Noordzee en het Noordzeekanaal, neemt toe met de diepte.

De effecten van een grotere zeesluis hebben geen gevolgen voor de zoetwaterlenzen op perceelsniveau. Het plan leidt daarmee niet tot toename van de zoutconcentratie in het grondwater in de binnendijkse polders.

Er zullen maatregelen bij de nieuwe sluis worden genomen om de toename van zoutindringing en het oppervlaktewater te voorkomen (zie paragraaf 6.2.5).

6.2.3 Oppervlaktewater

Tijdens de aanlegfase zal, door het roeren van de grond, tijdelijke vertroebeling van het oppervlaktewater optreden. Dit effect is echter van korte duur en leidt niet tot permanente effecten op de waterkwaliteit.

Zuurstofhuishouding

Als gevolg van de realisatie van de nieuwe sluis zal aan de westrand van het Noordzeekanaal meer uitwisseling zijn met zuurstofrijk zeewater. Dit heeft tot gevolg dat in de diepere lagen van met name het westelijk deel van het Noordzeekanaal de zuurstofconcentratie zal toenemen. Het zuurstofarme gebied gedurende het zomerhalfjaar in het oostelijk deel van het kanaal zal daardoor verder naar het oosten opschuiven.

Vervuiling oppervlaktewater

Een toename in het getransporteerde tonnage met steeds grotere zeeschepen hoeft niet te leiden tot meer uitloging van materialen vanuit de scheepshuid. Daarnaast wordt verwacht dat de scheepvaart steeds minder vervuilender wordt.

De groei van het scheepvaartverkeer, zal dan ook niet leiden tot een merkbare toename van de

verontreiniging in het Noordzeekanaal.

Koelwater

Door de nieuwe sluis zal meer water vanaf de Noordzee naar het Noordzeekanaal worden aangevoerd. De toename van het zoutgehalte in het Noordzeekanaal heeft geen effecten op de temperatuur van het water in het Noordzeekanaal en op de geschiktheid van het water uit Noordzeekanaal voor koelwater, omdat bij de meeste bedrijven die koelwater onttrekken aan het Noordzeekanaal in de huidige situatie al gebruik wordt gemaakt van brak water.

6.2.4 Zoutindringing oppervlaktewater

Uit het MER is gebleken dat de nieuwe sluis zal leiden tot een gemiddelde toename van het zoutgehalte op het Noordzeekanaal van 1,5 gram per liter aan het oppervlak en 1,8 gram per liter aan de bodem.

Deze verdeling is redelijk uniform vanaf IJmuiden tot de Coentunnel. Vanaf dat punt neemt de toename van het zoutgehalte geleidelijk af.

Bij km 3 op het Amsterdam-Rijnkanaal is er een toename van 0,3 gram per liter aan het oppervlak en een toename van 0,8 gram per liter aan de bodem. Bij Nigtevecht is dit afgenomen tot 0,06 gram per liter aan het oppervlak en 0,6 gram per liter aan de bodem.

Het zout komt in geen van de gevallen tot Nieuwersluis.

Effecten zoutindringing

Noordzeekanaal

De nieuwe sluis zal leiden tot een toename van het zoutgehalte in het Noordzeekanaal. De overgang van zout- naar zoetwater zal daardoor verder naar het oosten in het Noordzeekanaal opschuiven. Uit het MER is gebleken dat een toename van het zoutgehalte en zoutwaterhabitats in het Noordzeekanaal een gering positief effect heeft op de ecologische functie van het Noordzeekanaal als overgang van zout- naar zoetwaterhabitats.

Beïnvloeding waterkwaliteit Boezem Rijnland (Zijkanaal C)

Omdat zijkanaal C relatief dicht bij IJmuiden ligt, zal de invloed van een grotere instroom van zout water, ondanks de geringe diepte van het zijkanaal, direct meetbaar zijn. Uit het MER is gebleken dat een toename van het zoutgehalte bij de Schutsluis van Spaarndam negatieve consequenties heeft voor het zoutgehalte in het grond- en oppervlaktewater in de Zuidspaarndammerpolder.

Beïnvloeding waterkwaliteit Buiten-IJ

De nieuwe zeesluis zal leiden tot een beperkte toename van het zoutgehalte in het Buiten-IJ. De toename van het zoutgehalte in het Buiten-IJ is dermate klein, dat dit niet leidt tot beperkingen voor het gebruik van water uit het Buiten-IJ voor beregening.

Beïnvloeding drinkwaterproductie Amsterdam-Rijnkanaal

In de toekomst zal, wanneer geen of onvoldoende maatregelen om het zoutgehalte op het Noordzeekanaal te beperken worden genomen en wanneer het debiet van het Amsterdam-Rijnkanaal langdurig laag is, het risico bestaan dat zout het Amsterdam-Rijnkanaal op stroomt waardoor uiteindelijk bij Nieuwersluis (en later ook bij Nieuwegein) het zoutgehalte te hoog wordt om het oppervlaktewater te kunnen gebruiken voor de productie van drinkwater.

De bijdrage van de nieuwe sluis aan de toename van het zoutgehalte in het Amsterdam-Rijnkanaal is echter beperkt. Ook zonder de nieuwe sluis zijn maatregelen nodig om te voorkomen dat het zoutgehalte in het Amsterdam-Rijnkanaal, als gevolg van zout uit het Noordzeekanaal toeneemt.

6.2.5 Maatregelen om zoutindringing te beperken en/of te voorkomen

Er zullen maatregelen bij de nieuwe sluis worden genomen om de toename van zoutindringing te voorkomen.

Nieuwe sluis

Uit met MER is gebleken dat er verschillende soorten maatregelen op het sluizencomplex haalbaar zijn, om zoutwater vanuit het Noordzeekanaal naar de Noordzee af te voeren. Daarbij wordt gedacht de aanleg van een o.a. een pijpleiding of hevel naar het Buitenspuikanaal of het Buitentoeleidingskanaal, waarmee, bij laagwater, zoutwater richting de Noordzee kan worden afgevoerd. Bij de uitwerking van het ontwerp van de nieuwe sluis zal nader worden onderzocht welke maatregelen in het gebied rondom de sluis, inclusief het maal- en spuicomplex zinvol en potentieel haalbaar zijn.

Monitoring effectiviteit maatregelen

Uit het MER is gebleken dat de maatregelen bij de nieuwe sluis om zoutwater richting Noordzee af te voeren, naar verwachting toereikend zullen zijn om toename van zoutindringing in het Noordzeekanaal te voorkomen. Na de ingebruikname van de nieuwe sluis zal de effectiviteit van de maatregelen ter voorkoming van toename van zoutindringing in het Noordzeekanaal worden gemonitord. Hiervoor zal Rijkswaterstaat het chloridegehalte op een aantal vaste locaties in het Noordzeekanaalgebied monitoren. Indien uit deze monitoring blijkt dat ondanks de getroffen maatregel(en) overschrijding van het chloridenorm optreedt, zal Rijkswaterstaat extra maatregelen treffen om het chloridegehalte terug te dringen.

Waterakkoord

Om eventueel noodzakelijke maatregelen ter hoogte van Zijkanaal C en het Amsterdam-Rijnkanaal te borgen, heeft Rijkswaterstaat met het Hoogheemraadschap van Rijnland en het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht een waterakkoord in de zin van de Waterwet afgesloten. In het waterakkoord zijn afspraken tussen de waterbeheerders vastgelegd over daggemiddelde doorspoeldebied van 10m³/s in het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van Weesp, de maatregelen ter voorkoming van toename van zoutindringing aan de nieuwe sluis, monitoring van de effectiviteit van de maatregelen en uitvoering en financiering van eventuele aanvullende maatregelen ter hoogte van Zijkanaal C en het Amsterdam-Rijnkanaal.

Zijkanaal C

Indien het noodzakelijk blijkt aanvullende maatregelen te nemen om het zoutgehalte ter hoogte van Zijkanaal C terug te dringen, zal nader worden onderzocht de afvoer op het Spaarne van andere, minder zoute bronnen (zoals RWZI Amsterdam-West) kan gebruikt.

Amsterdam-Rijnkanaal

Indien het noodzakelijk blijkt aanvullende maatregelen te nemen ter hoogte van het Amsterdam-Rijnkanaal, kan toename zoutindringing worden voorkomen door de waterafvoer via het Amsterdam-Rijnkanaal te vergroten. Hierbij wordt gedacht aan het (tijdelijk) wijzigen van de waterverdeling tussen Amsterdam-Rijnkanaal en Vecht of het inlaten van water uit het IJmeer in het Amsterdam-Rijnkanaal.

6.2.6 Vismigratie

Het is belangrijk dat de vismigratiemogelijkheden tenminste gehandhaafd blijven omdat de rol van het Noordzeekanaal als migratieroute van belang is voor een veel groter gebied. Andere waterbeheerders zijn voor het voldoen aan de KRW doelen deels afhankelijk van aan- en afvoer van trekvis via het Noordzeekanaal.

De mogelijkheid voor visintrek via de sluizen is primair afhankelijk van het aantal schuttingen. Naast de schutsluizen passeren de vissen ook het spuicomplex (in beide richtingen) en het pompgebied. Ten opzichte van de huidige situatie neemt het aantal schuttingen toe. De mogelijkheden voor vismigratie via het sluizen complex worden in de toekomstige situatie dan ook groter.

Door de stijging van de zeespiegel zal in de verre toekomst mogelijk minder lang en minder vaak kunnen worden gespuid. Een beperking van de spuitijd heeft een afname van mogelijkheden voor vis om te migreren tot gevolg.

Bij de uitwerking van het ontwerp van de nieuwe sluis zal nader worden onderzocht welke maatregelen om vismigratie, onafhankelijk van het schutten mogelijk te maken, haalbaar zijn. Hier wordt gedacht aan glasaalgoten in de sluisdeuren, of het mogelijk maken van vismigratie via een pijpleiding of hevel naar het Buitenspuikanaal of het Buitentoeleidingskanaal (die mogelijk als maatregel tegen toename van zoutindringing wordt aangelegd, zie ook paragraaf 6.2.5).

6.2.7 Watertoets

De partijen die bij de watertoets zijn betrokken zijn het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK), het waterschap Amstel, Gooi en Vechtstreek (AGV) en het Hoogheemraadschap van Rijnland in de adviserende rol en Rijkswaterstaat als plantoetsers. Rijkswaterstaat is plantoetsers omdat het plan binnen het beheersgebied van Rijkswaterstaat ligt.

De verschillende waterbeheerders zijn tijdens het opstellen van het MER nauw betrokken de onderzoeken naar de effecten van het plan op de waterkwaliteit en -kwantiteit. De adviezen en commentaren van de waterschappen zijn meegenomen bij het beoordelen van de effecten en het bepalen van de maatregelen om zoutindringing te beperken en/of te voorkomen.

Overleg met waterbeheerders

In het kader van het art. 3.1.1. Bro-overleg, is het concept ontwerp inpassingsplan voor een reactie opgestuurd naar de betrokken waterbeheerders. De waterbeheerders hebben geen overlegreactie op het concept ontwerp inpassingsplan ingediend (zie paragraaf 8.2.3 voor een andere toelichting op de uitkomsten van het art. 3.1.1. Bro-overleg).

De waterbeheerders kunnen daarnaast gebruik maken van de inspraakmogelijkheid op het MER om aan te geven of het wateradvies goed in het MER is verwerkt. De commissie m.e.r. neemt het wateradvies vervolgens mee in haar toetsingsadvies.

6.3 Conclusies

Uit het MER is gebleken dat de nieuwe sluis zal leiden tot toename van zoutindringing in het grond- en oppervlaktewater. Er zullen verschillende maatregelen bij de nieuwe sluis worden genomen om de toename van zoutindringing te beperken en/of te voorkomen.

Hoofdstuk 7 Juridische planbeschrijving

7.1 Inleiding

Het inpassingsplan is een plan als bedoeld in artikel 3.26 Wet ruimtelijke ordening. Het inpassingsplan is opgezet als een digitaal raadpleegbaar plan en omvat de geometrisch bepaalde planobjecten (de verbeelding) met bijbehorende regels (planregels) als vervat in een GML - bestand. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het inpassingsplan. De toelichting bestaat uit een planbeschrijving met de relevante onderzoeksresultaten. Het inpassingsplan is opgezet volgens de verplichte landelijke Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012).

Om voldoende inzicht te krijgen in de juridische opzet van het plan worden hierna de systematiek en de inhoudelijke bepalingen nader toegelicht.

7.2 Verbeelding

Bij de opzet van de verbeelding is de SVBP2012 als uitgangspunt gehanteerd. In de SVBP2012 zijn onder andere bestemmingscategorieën vastgelegd en zijn uniforme kleuren en aanduidingen beschreven.

De gronden behorend tot onderhavig inpassingsplan zijn op de verbeelding begrensd door de plangrens. De bestemmingen op de verbeelding zijn in de planregels aangevuld met bouw- en gebruiksregels. De materiële inhoud van de bestemmingen is opgenomen in de planregels.

7.3 Planregels

Planregels zijn nodig om het gebruik van de gronden, de toegelaten bebouwing en het gebruik van de bebouwing binnen het plangebied te regelen. De planregels zijn onder te verdelen in:

- Hoofdstuk 1: Inleidende regels.
- Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels.
- Hoofdstuk 3: Algemene regels.
- Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels.

Hoofdstuk 1 bevat de begripsomschrijvingen (artikel 1) en de bepaling omtrent de wijze van meten (artikel 2). Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingsregels voor alle bestemmingen. Deze artikelen kennen een standaardopbouw. Per planregel zijn de doeleinden en de toegelaten gebruiksvormen van de gronden aangegeven. Per onderdeel volgt een nadere omschrijving en onderbouwing. Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels. Dit hoofdstuk bevat een aantal algemene regels die gelden voor het hele plangebied. Het betreft onder andere de anti-dubbeltelbepaling, algemene aanduidings-, afwijkings- en wijzigingsregels en algemene gebruiksregels. Hoofdstuk 4 bevat de overgangs- en slotregel van het inpassingsplan.

Verder is een bijlage Staat van bedrijfsactiviteiten bij de planregels opgenomen, waarnaar in de planregels wordt verwezen. Deze bijlage maakt onderdeel uit van de planregels.

Hierna worden de hoofdstukken 1 t/m 4 nader toegelicht.

7.3.1 Inleidende regels

De inleidende regels zijn van algemene aard en betreffen de 'begrippen en de 'wijze van meten'.

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel worden de begrippen gedefinieerd, die in de planregels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het inpassingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis.

Artikel 2 Wijze van meten

Dit artikel geeft aan hoe hoogte- en andere maten die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden. Door het geven van begripsomschrijvingen en aanwijzingen voor het meten wordt de interpretatievrijheid verkleind en daardoor de duidelijkheid en rechtszekerheid vergroot.

7.3.2 Bestemmingsregels

Dit hoofdstuk omvat de op de afzonderlijke bestemming gerichte bestemmingsregels en omvat de volgende artikelen:

Artikel 3 Cultuur en ontspanning

De bestemming 'Cultuur en ontspanning' ligt op het Forteiland. Op het Forteiland, dat een werelderfgoedmonument is, zijn museum, horeca, educatieve voorzieningen en culturele en dagrecreatieve activiteiten toegestaan.

Evenementen zijn toegestaan, daar waar de gronden de aanduiding 'evenemententerrein' hebben. Het aantal evenementen is gemaximaliseerd tot 10 per jaar met een maximale duur van 6 dagen per evenement.

Op de gronden zijn geen gebouwen toegestaan. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn wel toegestaan, mits wordt voldaan aan de voorwaarden die in het artikel 'Cultuur en ontspanning' zijn opgenomen.

Artikel 4 Verkeer

De bestemming 'Verkeer' komt uitsluitend voor ten zuiden van het plangebied. Binnen deze bestemmingen zijn toegestaan wegen, straten, paden, voet- en rijwielpaden, parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen, voorzieningen ten behoeve van rijkswaterstaatswerken en groenvoorzieningen.

Gebouwen zijn niet toegestaan binnen deze bestemming. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn wel toegestaan, mits wordt voldaan aan de voorwaarden die in het artikel 'Verkeer' zijn opgenomen.

Artikel 5 Water

De bestemming 'Water' is gelegd op een groot deel van de gronden van het plangebied van het inpassingsplan. De volgende watergerelateerde functies zijn toegestaan: water, waterberging, waterweg en vaarweg. De gronden met deze bestemming worden ook als zodanig gebruikt. Daarnaast zijn nutsvoorzieningen, voorzieningen ten behoeve van rijkswaterstaatswerken, meteorologische meetinstrumenten, nautische voorzieningen en werkterreinen met bijbehorende voorzieningen ten behoeve van de realisatie van de primaire zeesluis toegestaan.

Een aantal functies is specifiek bij aanduiding aangegeven. Zo zijn activiteiten ten behoeve van op- en overslag van zand uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water – zanddepot'. Activiteiten ten behoeve van het verenigingsleven mogen uitsluitend plaatsvinden ter plaatse van de aanduiding 'verenigingsleven'. Deze aanduiding is gelegd op het meest zuidelijke sluiseland en ter plaatse van de Kanaaldijk.

Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd. De bouwvlakken zijn gelegen binnen de aanduiding 'verenigingsleven'. Via maatvoeringsaanduidingen is de maximum goothoogte en/of bouwhoogte bepaald. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan, mits wordt voldaan aan de voorwaarden die in het artikel 'Water' zijn opgenomen.

Artikel 6 Water - Sluizencomplex

De bestemming 'Water - Sluizencomplex' ligt op de gronden van het gehele sluiscomplex. Dat wil zeggen dat niet enkel de gronden van de nieuwe primaire zeesluis deze bestemming heeft gekregen, maar ook de gronden waar de overige bestaande sluizen zich bevinden. Dit met inbegrip van de tussengelegen gronden.

De bestemming 'Water - Sluizencomplex' is bestemd voor een cluster van activiteiten ten behoeve van de bedrijfsvoering en het onderhoud van sluizen. In de regels is bepaald dat deze activiteiten zijn toegestaan tot een maximum van milieucategorie 3 zoals opgenomen in de staat van bedrijfsactiviteiten,

tenzij ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 2' anders is aangeduid.

Verder is ook een aantal andere functies specifiek bij aanduiding aangegeven. Zo is met de aanduiding 'verenigingsleven' aangegeven waar verenigingsleven is toegestaan. Deze aanduiding is gelegd op de locatie waar de bestaande roeivereniging is gevestigd en op de locatie waarnaar de bestaande duikvereniging IJmond naar toe wordt verplaatst. Het schip van deze duikvereniging is binnen deze aanduiding toegestaan.

Daar waar horeca is toegestaan, is dit aangeduid met de aanduiding 'horeca'. Niet alle vormen van horeca zijn toegestaan. Er is een beperking aangebracht tot horeca Ia tot en met Ic en IIa, zoals nader is omschreven in de begripsbepalingen bij het begrip horeca.

De verschillende sluizen binnen de bestemming 'Water - Sluizencomplex' is met een drietal aanduidingen nader aangeduid. De bestaande Noordersluis heeft de aanduiding 'specifieke vorm van water - noodsluis' gekregen en zal dienen als noodsluis. Weliswaar wordt in het MER gesproken van calamiteitsluis, in de regels wordt het begrip noodsluis gebruikt nu deze term het doel van de sluis beter verklaart. Een begrip dat nader is gedefinieerd in de begripsbepalingen. De overige bestaande sluizen, te weten de Middensluis en de Zuider- en Kleine sluis, hebben de aanduiding 'sluis' gekregen. Tenslotte is de nieuwe zeesluis nader aangeduid met de aanduiding 'specifieke vorm van water – zeesluis' en is in de planregels geregeld dat daar een primaire zeesluis is toegestaan.

De aanduiding 'specifieke vorm van water – zeesluis' is vormgegeven aan de hand van de variant met sluisdeuren naar het noorden en de variant met sluisdeuren naar het zuiden. Daarbij zijn beide varianten qua ruimtebeslag bij elkaar opgeteld en is daaromheen nog extra schuifruimte opgenomen van 10 meter. Enkel daar waar de aanduiding 'specifieke vorm van water – zeesluis' de aanduiding 'sluis' ter plaatse van de bestaande Middensluis overlapt, is de schuifruimte minder dan 10 meter. De schuifruimte is op deze locaties wel minimaal 9 meter.

Binnen de bestemming 'Water - Sluizencomplex' is een aantal gebouwen aanwezig die op de monumentenlijst van de gemeente Velsen staan. Deze gebouwen zijn nader aangeduid met de aanduiding 'specifieke vorm van waarde - monument' en in de regels is bepaald dat op deze locatie bouwwerken met een monumentale status zijn toegestaan.

Als overige voorzieningen zijn toegestaan een informatie- en educatiecentrum, ecologische voorzieningen, wegen, fietspaden, parkeervoorzieningen, verlichtingsmasten, voetpaden, verblijfsgebieden, groenvoorzieningen, voorzieningen ten behoeve van verkeer, water, waterweg, vaarweg, helikopterlandingsplaats, nutsvoorzieningen en nautische voorzieningen. Daarnaast zijn werkterreinen met bijbehorende voorzieningen ten behoeve van de realisatie van de primaire zeesluis toegestaan.

In de bouwregels is opgenomen dat het maximum bebouwd oppervlak binnen de bestemming 'Water - Sluizencomplex' niet meer mag bedragen dan 5%. Verder is de primaire zeesluis is aan een aantal maximale maten gebonden. Om dit juridisch vast te leggen, is in de planregels opgenomen dat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water – zeesluis' niet meer dan 1 sluis mag worden gebouwd met een nuttige maximale lengte van 545 meter. Waarbij wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van de toelichting waarin wordt uiteengezet dat onder nuttige lengte wordt verstaan de kolk lengte tussen de stopstreden (bruikbare lengte voor schepen). Ten aanzien van de breedte en diepte is bepaald dat een sluis is toegestaan van 70 meter breed en 17 meter diep of een sluis is toegestaan van 65 meter breed en 18 meter diep.

Goot- en/of bouwhoogten van gebouwen zijn nader aangeduid op de verbeelding. Indien geen bouwhoogte is aangegeven, geldt als hoofdregel dat de bouwhoogte van gebouwen niet meer dan 8 meter mag bedragen. Dit geldt echter niet voor een sluisbedieningscentrum binnen de aanduiding 'specifieke vorm van water - zeesluis'. Daarvan mag de bouwhoogte maximaal 22 meter zijn.

Ook is een aantal specifieke gebruiksregels opgenomen. In artikel 6.3.1 staan specifieke regels over het gebruik van de noodsluis en de primaire zeesluis. De Noordersluis zal in de toekomstige situatie de functie van noodsluis krijgen en alleen nog in incidentele gevallen worden gebruikt. Om dit juridisch te borgen is in de specifieke gebruiksregels bepaald dat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van

water – noodsluis' de noodsluis alleen gebruikt mag worden indien de primaire zeesluis niet ten behoeve van de normale bedrijfsuitoefening benut kan worden. Opname van deze regeling is noodzakelijk om te voorkomen dat meer vervoer over water mogelijk is dan uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wenselijk is. Verder is hierdoor geborgd dat de Noordersluis als noodsluis zal worden gebruikt en niet tegelijk open mag zijn met de primaire zeesluis.

Verder is een regel opgenomen die bepaalt dat de functies in de doeleindenomschrijving uitsluitend zijn toegestaan, voorzover de aanleg van een noord - zuidverbinding mogelijk blijft. Deze regeling is opgenomen om te bewerkstelligen dat een verkeersverbinding over de sluizen van noord naar zuid mogelijk blijft.

Tenslotte zijn specifieke gebruiksregels opgenomen voor gebruik van de sluiseilanden als werkterrein ten behoeve van de aanleg van de nieuwe sluis. In de regels is bepaald dat gebruik van de gronden voor tijdelijke werkterreinen met bijbehorende voorzieningen ten dienste van de realisatie van de primaire zeesluis is toegestaan tot zes maanden na uitvoering van de primaire zeesluis en uiterlijk tot 31 december 2020 (een jaar na de geprojecteerde openstelling van de nieuwe zeesluis).

Artikel 7 Leiding - Olie

Deze dubbelbestemming loopt van oost naar west in het zuiden van het plangebied en is ter bescherming van een aanlandende olieleiding. Rondom deze leiding ligt een pr 10-6 contour van 30 meter en een invloedgebied van 44 meter aan beide kanten van de leiding. Binnen deze dubbelbestemming mogen in afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen geen gebouwen worden opgericht. Het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde is wel toegestaan, zij het alleen ten behoeve van de dubbelbestemming. Van de bouwregels mag worden afgeweken bij omgevingsvergunning, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder. In deze dubbelbestemming zijn regels voor werken en werkzaamheden opgenomen.

Artikel 8 Leiding - Water

Deze dubbelbestemming ligt in het zuiden van het plangebied en is ter bescherming van een waterleiding. Binnen deze dubbelbestemming mogen in afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen geen gebouwen worden opgericht. Het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde is wel toegestaan, zij het alleen ten behoeve van de dubbelbestemming. Van de bouwregels mag worden afgeweken bij omgevingsvergunning, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder. Verder is in dit artikel bepaald dat voor een aantal werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden een omgevingsvergunning benodigd is.

Artikel 9 Waarde - Archeologie

Uit het archeologisch onderzoek is gebleken dat aan de westzijde van het Middensluiseland aanwezigheid van archeologische waarden niet kan worden uitgesloten (zie paragraaf 5.10 voor een nadere toelichting op het archeologisch onderzoek). Ter bescherming van archeologische waarden is voor dit gebied in het voorliggende inpassingsplan de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' opgenomen. In de regels van deze dubbelbestemming is opgenomen dat bouw- en aanlegwerkzaamheden dieper dan +5 meter NAP alleen mogelijk zijn met een omgevingsvergunning. Voor het verkrijgen van de omgevingsvergunning dient een archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

Daarmee is de bescherming van archeologische waarden in deze gebieden geborgd in dit inpassingsplan.

Artikel 10 Waarde - Cultuurhistorie

De dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie' ligt op het Forteiland vanwege de status van UNESCO wereld erfgoedmonument en beschermt de aanwezige dan wel te ontwikkelen cultuurhistorische waarden. In het aanwijzingsbesluit van dit monument is de begrenzing van het Forteiland niet duidelijk weergegeven. Het staat enkel bij naam genoemd. Uit de kaarten van de structuurvisie en verordening van de provincie Noord-Holland valt de begrenzing van het Forteiland eveneens niet duidelijk af te leiden. Op deze kaarten is weliswaar een aanduiding op het Forteiland opgenomen, echter hierin is ook het schootsveld boven water van het Forteiland meegenomen. Nu op dit schootsveld vanwege de daar geldende bestemming 'Water' geen gebouwen zijn toegestaan, is in dit inpassingsplan de begrenzing van deze dubbelbestemming gelegd op de grens van het Forteiland met de bestemming 'Water'.

Binnen deze dubbelbestemming zijn regels opgenomen over de hoofdvorm van gebouwen. Verder is bepaald dat krachtens de artikelen van het inpassingsplan en de met een omgevingsvergunning toelaatbare bouwwerken slechts mogen worden opgericht, indien en voor zover voldoende rekening wordt gehouden met de belangen en de bescherming van de waarden. Verder is in dit artikel bepaald dat voor een aantal werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden een omgevingsvergunning benodigd is. In zoverre wijkt deze dubbelbestemming af van de bestemming 'Cultuur en ontspanning'.

Artikel 11 Waterstaat - Waterkering

De dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' is opgenomen ter bescherming van de primaire waterkering gelegen in het plangebied en met deze dubbelbestemming wordt voldaan aan het vereiste uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna: Barro).

Binnen deze dubbelbestemming mogen gebouwen ten behoeve van de bestemming 'Waterstaat - Waterkering' worden gebouwd, mits het belang van de waterkering zich hier niet tegen verzet. Gebouwen ten behoeve van de andere daar voorkomende bestemming(en) zijn ook toegestaan.

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van de bestemming 'Waterstaat - Waterkering' mogen worden gebouwd, met dien verstande dat de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 2 meter. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van de andere daar voorkomende bestemming(en) zijn eveneens toegestaan overeenkomstig de bouwregels behorende bij deze bestemming(en). Verder is in dit artikel bepaald dat voor een aantal werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden een omgevingsvergunning benodigd is.

7.3.3 Algemene bepalingen

De algemene regels zijn aanvullingen op de genoemde bestemmingen en hebben betrekking op:

Artikel 12 Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling is erop gericht om grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog uitvoering kan worden gegeven, niet dubbel te kunnen laten tellen, waardoor er onbedoeld meer bouwwerken gerealiseerd kunnen worden.

Artikel 13 Algemene bouwregels

Deze bepaling geeft aan in welke gevallen de bouwgrenzen mogen worden overschreden.

Artikel 14 Algemene gebruiksregels

Dit artikel bepaalt in welke gevallen in ieder geval strijdig wordt gehandeld met het inpassingsplan.

Artikel 15 Algemene aanduidingsregels

In dit artikel zijn de volgende gebiedsaanduidingen opgenomen:

Geluidzone - industrie

Vanwege het gezoneerde industrieterrein IJmond is de gebiedsaanduiding 'Geluidzone - industrie' opgenomen. Binnen deze zone zijn geluidsgevoelige objecten niet toegestaan.

Vrijwaringszone - waterstaatswerk

Vanwege de primaire waterkering in het plangebied is, mede gelet op het vereiste uit het Barro, met de gebiedsaanduiding 'Vrijwaringszone - waterstaatswerk' een beschermingszone opgenomen rondom de primaire waterkering. De zone is 30 meter vanaf de grens van de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'. Daarbij is aangesloten bij de legger Rijkswaterstaatswerken. De kernzone is 5 meter vanaf de grens van de primaire waterkering en daar komt bij 25 meter aan beschermingszone.

Artikel 16 Algemene afwijkingsregels

Deze bevoegdheid geeft de mogelijkheid om kleine afwijkingen te realiseren. Het gaat hier onder meer om het afwijken van de maatvoering, met inbegrip van percentages, tot ten hoogste 10%. Het enige bouwwerk waarvan niet van de maximum grootte mag worden afgeweken is de primaire zeeluis. Hiervoor is een specifieke bepaling opgenomen.

7.3.4 Overgangs-en slotregels

De overgangs- en slotregels zijn aanvulling op de genoemde bestemmingen en hebben betrekking op:

Artikel 17 Overgangsrecht

In dit artikel liggen vast de standaardbepalingen voor het overgangsrecht bouwwerken en gebruik. Het komt er op neer dat bestaande bouwwerken die afwijken van de planregels worden geëerbiedigd. Voor het bestaande gebruik van gronden en opstallen betekent dit dat afwijkend gebruik mag worden voortgezet. Zowel bij bouwwerken als gebruik geldt als peildatum het tijdstip van inwerkingtreding van het inpassingsplan.

Artikel 18 Slotregel

Deze bepaling omvat de officiële citeertitel van de planregels.

7.3.5 Bijlagen

In bijlage 1 van de planregels is de Staat van bedrijfsactiviteiten opgenomen. In deze staat staan de bedrijfsactiviteiten die binnen de bestemming 'Water - Sluizencomplex' zijn toegestaan.

Hoofdstuk 8 Uitvoerbaarheid

8.1 Economische uitvoerbaarheid

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is vastgelegd dat inzicht gegeven moet worden over de uitvoerbaarheid van het plan. De ontwikkelingen die concreet mogelijk gemaakt worden binnen het inpassingsplan moeten (economisch) uitvoerbaar zijn en gerealiseerd kunnen worden. De kosten die gemoeid zijn met de realisatie van het project Zeetoeegang IJmond worden gefinancierd uit bijdragen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam.

8.1.1 Grondexploitatiewet (GREX)

In het kader van de Grondexploitatiewet (GREX) is het mogelijk dat in kader van de vaststelling van het inpassingsplan een exploitatieplan moet worden vastgesteld door de provinciale staten. De centrale doelstelling van de Grondexploitatiewet, zoals opgenomen als afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening, is om in de situatie van particuliere grondexploitatie te komen tot een verbetering van het kostenverhaal.

Het uitgangspunt van de Grondexploitatiewet is dan ook dat provincies een verplichting hebben tot kostenverhaal. Dit betekent, dat een provincie de gemaakte kosten op de particuliere grondeigenaar moet verhalen in het geval deze eigenaar tot een ontwikkeling van de gronden overgaat. De provincie mag hier bovendien niet meer van afzien.

Op grond van artikel 6.12, tweede lid Wro kan van de verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan worden afgezien, indien sprake is van de volgende factoren:

- Het verhaal van de kosten van de grondexploitatie is anderszins verzekerd;
- Het bepalen van een fasering en/of het vastleggen van locatie-eisen is niet noodzakelijk.

Geen noodzaak vaststellen exploitatieplan

Voor dit inpassingsplan hoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld omdat in het Convenant Zeetoeegang IJmond bindende afspraken zijn gemaakt over de bijdragen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam aan de financiering van het project Zeetoeegang IJmond (zie paragraaf 1.5.2 voor een nadere toelichting op het convenant).

De bijdrage van het ministerie van Infrastructuur en Milieu is voorzien vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT). Op de begroting van het rijk is een taakstellend budget opgenomen voor de uitvoering van het MIRT-project Zeetoeegang IJmond. De provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam hebben de financiële bijdrage verzekerd in taakstellende budgetten op de (meerjaren)begroting van deze overheden.

Rijkswaterstaat zal met het Hoogheemraadschap van Rijnland en het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht een waterakkoord in de zin van de Waterwet afsluiten. In het waterakkoord worden afspraken tussen de waterbeheerders vastgelegd over de financiering van eventuele aanvullende maatregelen ter hoogte van Zijkanaal C en het Amsterdam-Rijnkanaal ter voorkoming van toename van zoutindringing (zie paragraaf 6.2.5 voor een nadere toelichting op de maatregelen ter voorkoming van toename van zoutindringing).

Daarmee is het kostenverhaal voldoende verzekerd en hoeven geen aanvullende afspraken gemaakt te worden over de werken en werkzaamheden zoals bedoeld in artikel 6.13 (Wro) tweede lid, onder b en c

8.1.2 Planschade

Een inpassingsplan is een van de in artikel 6.1 Wro genoemde schadeveroorzakende besluiten. De beoordeling of het plan leidt tot planschade en de bepaling van het planschadebedrag zal, na het rechtskracht verkrijgen van het voorliggende inpassingsplan, door de het college van gedeputeerde staten van de provincie Noord-Holland (met eventueel een toetsing door de rechter) moeten worden vastgesteld.

De provincie Noord-Holland heeft een planschadeovereenkomst afgesloten met Rijkswaterstaat, waarin afspraken zijn gemaakt over het verhalen van eventuele planschadeclaims op de initiatiefnemer. Hiermee is dit financiële risico voor de provincie Noord-Holland afgedekt.

8.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het bestuur van de provincie Noord-Holland streeft naar draagvlak bij belanghebbenden en maatschappelijke organisaties voor de uitvoering van dit inpassingsplan. Daarom hecht het bestuur veel belang aan de dialoog over dit inpassingsplan. Dit hoofdstuk over de 'maatschappelijke uitvoerbaarheid' gaat nader in op de maatschappelijke dialoog die in het kader van de voorbereiding van het inpassingsplan heeft plaats gevonden.

8.2.1 Terinzagelegging notitie R&D

Om scherp te krijgen over welke onderwerpen het MER moet gaan, en met welke diepgang, heeft Rijkswaterstaat, als eigenaar en initiatiefnemer van de nieuwe sluis, een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (Notitie R&D) opgesteld. Deze notitie heeft samen met de Startnotitie Zeetoegang IJmond van 4 oktober t/m 14 november 2012 ter inzage gelegen.

Tevens is in deze periode een openbare informatieavond georganiseerd in IJmuiden. Tijdens deze avond zijn de notitie R&D en de planologische procedures die doorlopen moeten worden om de bouw van de nieuwe zeesluis te kunnen uitvoeren, toelicht.

Er zijn tijdens de terinzagelegging van de notitie R&D 20 zienswijzen ontvangen van de gemeenten Beverwijk en Velsen, de Hoogheemraadschappen, enkele bedrijven en particulieren. De provincie Noord-Holland heeft alle zienswijzen beantwoord en de nota van beantwoording aan alle indieners gestuurd.

De nota van beantwoording is opgenomen in bijlage 15 van de toelichting.

8.2.2 Horen gemeenteraad Velsen

In artikel 3.26 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening is bepaald dat gemeenteraden die betrokken zijn bij het inpassingsplan, dienen te worden gehoord door de provincie.

Reactie gemeenteraad Velsen

De provincie Noord-Holland heeft de gemeenteraad van Velsen in maart 2013 de gelegenheid gegeven om een reactie te geven op het voornemen om een provinciaal inpassingsplan vast te stellen voor de nieuwe sluis. De gemeenteraad van Velsen heeft tijdens een bijeenkomst van de raadscommissie een mondelinge reactie en in een brief van 23 juli een schriftelijke reactie op het voornemen gegeven. De schriftelijke reactie is opgenomen in bijlage 16 van de toelichting.

De gemeenteraad van Velsen heeft in de schriftelijke reactie onder meer aandacht gevraagd voor maatregelen om de effecten op de omgeving en het milieu tijdens de aanleg en het gebruik van de nieuwe sluis te beperken en de financiële risico's voor de gemeente Velsen van de gekozen aanbestedings- en contractvorm.

Daarnaast heeft de raad in de reactie gevraagd om enkele randvoorwaarden en wensen van de gemeente over duurzaamheid, milieueffecten en landschap te betrekken bij het opstellen van het inpassingsplan.

8.2.3 Overleg art. 3.1.1 Bro

In het kader van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het besluit Bro is het concept ontwerp inpassingsplan voorgelegd aan de instanties die bestuurlijke en/of zakelijke belangen hebben in het plangebied, met het verzoek hierop binnen vijf weken te reageren. Het concept ontwerp inpassingsplan is toegezonden aan de volgende instanties:

1. Ministerie van Economische Zaken;
2. Rijkswaterstaat Noord-Holland;
3. Ministerie van Defensie;
4. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
5. Provincie Utrecht;
6. Gemeente Velsen;

7. Gemeente Zaanstad;
8. Gemeente Amsterdam;
9. Gemeente Beverwijk;
10. Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude;
11. Stichting Waternet;
12. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier;
13. PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland;
14. Hoogheemraadschap van Rijnland;
15. Centraal Nautisch Beheer;
16. Haven Amsterdam;
17. TenneT Holding B.V.;
18. Gas Transport Services B.V.;
19. Liander NV;
20. Veiligheidsregio Kennemerland

Het Ministerie van Economische Zaken, Rijkswaterstaat, de gemeenten Velsen (mede namens de Veiligheidsregio Kennemerland), Amsterdam, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Stichting Waternet, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Centraal Nautisch Beheer, Haven Amsterdam en Gas Transport Services hebben een overlegreactie ingediend.

In de Nota vooroverleg zijn de ontvangen overlegreacties samengevat en beantwoord. In de beantwoording is tevens per overlegreactie toegelicht of deze aanleiding heeft gegeven tot wijziging van het inpassingsplan. De Nota vooroverleg is opgenomen in bijlage 22 van de toelichting.

8.2.4 Tervisielegging ontwerp inpassingsplan

Het ontwerp inpassingsplan heeft tezamen met het MER van PM tot en met PM ter visie gelegen. Tijdens deze periode is eenieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze op het inpassingsplan en het MER in te dienen.

In de nota van beantwoording zijn de ingediende zienswijzen op het inpassingsplan en het MER samengevat, beantwoord en is beschreven op welke punten de zienswijzen hebben geleid tot aanpassing van het plan.

Eindnoten

1. Convenant planstudie fase Zeetoegang IJmond. Dit is op 27 november 2009 ondertekend door de (toenmalige) Minister van Verkeer en Waterstaat, de gedeputeerde van de provincie Noord-Holland en de wethouder haven van de gemeente Amsterdam. De convenantpartijen hebben met de Gemeente Velsen aanvullend een Intentieverklaring ondertekend.
2. Bij een Design, Build, Finance and Maintain-contract (DBFM) is de opdrachtnemer zowel verantwoordelijk voor het ontwerp en de bouw van het project, als voor de financiering en het totale onderhoud. Zo krijgt de opdrachtnemer maximale ruimte om zijn kennis en creativiteit toe te passen.
3. Rijkswaterstaat Noord Holland (2012), Milieutoets. WPMIL-20111128-CME-01